

# El problema del carbón

## I

Importancia del problema . — La  
opinión pública y el problema hu-  
llero . — Calidad de los carbones  
españoles . — Factores que integran  
el problema . — Conferencia Na-  
cional de la Minería . — Comisión  
del Combustible

MADRID

SUCESORES DE RIVADENEYRA (S. A.)

Paseo de San Vicente, 20.

Set. 1925

## **EL PROBLEMA DEL CARBON**

# El problema del carbón

## I

Importancia del problema . — La opinión pública y el problema hullaero . — Calidad de los carbones españoles . — Factores que integran el problema . — Conferencia Nacional de la Minería . — Comisión  
::: del Combustible :::

MADRID

SUCSORES DE RIVADENEYRA (S. A.)

Paseo de San Vicente, 20.

1925

## MOTIVOS A QUE OBEDECE LA PUBLICACION DE ESTE FOLLETO

---

La Hullera Nacional, tan pronto como se reorganizó y, secundando las iniciativas de su venerado presidente, el Excmo. Sr. Marqués de Comillas, comenzó a pensar en la conveniencia de plantear al Gobierno el problema hullero en los amplios términos que requieren los datos y números que fueron preciso manejar para demostrar la crítica situación de esta industria interesantísima. En varios Consejos se fueron estudiando las propuestas y observaciones que se hacían por cuantos intervenían en el estudio expresado, y, sin impaciencia, pero con la premura que requiere la trascendencia del empeño, día tras día, se fueron recogiendo cifras, contrastando éstas con las oficiales, analizando estadísticas y buscando con el mayor cuidado aquellas opiniones de los técnicos y peritos que en nuestras Asambleas habían demostrado con la fuerza de su argumentación estos dos hechos: uno, que la riqueza hullera de España no podía abandonarse, a no ser cometiendo un error tremendo, que nos llevaría a una completa y absoluta indefensión; otro, que esa riqueza fundamental estaba en plena crisis y exigía la aplicación inmediata de remedios heroicos.

Los Gobiernos—por lo que fuere, pues no es el momento de aquilatar las causas que han motivado la política seguida en estos problemas—, cuando percibían el eco del conflicto, fortalecido generalmente por el agudizamiento de las cuestiones sociales, solían intervenir proponiendo fórmulas transitorias, que sólo como pa-



liativos eran aceptadas; mas, apagada la llamárada, aquéllos volían a olvidar el problema.

La misma opinión pública no prestó nunca a estas modalidades y agravaciones de la cuestión hullera la atención que requería; el pueblo español creía, y aun sigue creyendo, que tal conflicto no le interesa de un modo directo; la voz pública, cuando escucha que en determinadas cuencas hulleras se produce un desequilibrio, bien en el régimen de salarios o en el de mercados o en el de explotaciones, supone que ello no es más que la consecuencia lógica de toda vida industrial, en la que no pueden faltar incidencias de índole parecida a la que suelen producirse en la vida de cualquier empresa, viniendo de este modo, opinión y Gobierno, a coincidir en que nuestro problema no tiene ni la trascendencia ni la gravedad que le atribuyen los productores de carbón.

La Hullera Nacional no podía permanecer silenciosa ante esa disposición de espíritu en que coincidían los directores y los dirigidos, y pensó en acudir a la opinión, planteándola el problema en toda su desnudez, una vez que este planteamiento se hubiere hecho previamente en la "Conferencia Nacional de la Minería", convocada por el Gobierno de S. M., y en la "Comisión del Combustible". Y así se acordó.

No pudo el Sr. Marqués de Comillas, que tan intensamente había trabajado en estas cuestiones, ver planteado el problema acariciado, porque la muerte nos le llevó cuando más necesitábamos de sus consejos y de sus orientaciones. Gran parte de estas notas se ordenaron con arreglo a sus indicaciones; muchas de ellas fueron recogidas con la reverencia debida, no sólo a su valor, sino a su memoria, y, reunidas con otras de la Dirección, han servido para redactar este trabajo, con el objeto de que los asociados conozcan el pensamiento de la Hullera Nacional en este vital problema, y las soluciones que ha venido proponiendo.

La puntualización exacta de la cantidad total de la producción del carbón en España, su precio de coste, la comparación de este precio con el del coste en Inglaterra para llegar a conocer exactamente nuestra situación; la fijación del importe de la mano de obra, efectos de almacén, gastos generales y demás que componen el

costo en las zonas de consumo del litoral, como transporte, fletes, etc., fueron los particulares estudiados y comprobados que han servido de base para la puntualización de las cifras que después señalaremos.

Asimismo, el Consejo de la Hullera Nacional creyó conveniente que se dedicasen algunas cuartillas para demostrar la trascendencia nacional que el problema lleva consigo y el error manifiesto en que incurren los muchos que en el día se niegan a reconocer aquella situación, afirmando que la crisis hullera no existe, y existiendo, ello no es más que un accidente ajeno a toda intervención del Estado y exclusivo de la vida industrial.

La Hullera Nacional ha creído que sería oportuno el recoger lo más saliente de la "Conferencia Nacional de la Minería" y de la "Comisión del Combustible", y para ello convino en publicar las conclusiones acordadas en aquellas Asambleas, haciendo una exposición de los fundamentos en que se apoyaron sus representantes para formular determinadas súplicas y adoptar las resoluciones que estimaran más convenientes a la defensa de los intereses generales y particulares que le estaban encomendados.

Y, por último, se creyó necesario el publicar también aquellas exposiciones elevadas al Gobierno de S. M., que, por su trascendencia, merecían ser conocidas.

Tales son los motivos a que obedece la publicación de este folleto.

## EL PROBLEMA HULLERO EN ESPAÑA

### I

#### SU IMPORTANCIA

Entre los problemas fundamentales que en el día tienen planteados todos los pueblos políticamente organizados, es el del abastecimiento de carbón el que más vivamente se estudia y el que más atinadamente se quiere resolver.

Su trascendencia es evidente, porque en su solución radica la vida política y económica nacional; la independencia del Estado y la de cuantas industrias integran su economía, en tanto estarán garantizadas por su misma fuerza, en tanto que el abastecimiento de carbón se tenga resuelto. De lo contrario, aquéllas siempre vivirán mediatizadas.

A esto se debe la clasificación de las naciones, conforme a estas categorías: una, formada por los pueblos con yacimientos hulleros que les permiten atender tanto a su propio e íntegro abastecimiento como al de otros países, a los que exportan gran parte de su producción; otra, integrada por los que carecen de aquella riqueza y han de surtirse necesariamente en otros mercados; la última, en la que pueden incluirse aquellas naciones que necesitan importar combustibles por no disponer de veneros suficientes para las atenciones de su vida.

¿En qué grupo podemos considerar comprendida a España?

España tiene una riqueza hullera interesantísima, con variedad

de clases y con un gran volumen, siquiera sus yacimientos de capas estrechas y dislocadas ofrezcan para su explotación dificultades que la técnica sabe acometer y vencer con pericia singular. No vieron esto los que propugnaron por el abandono de esta industria, defendiendo con ardimiento la doctrina que nos llevaría forzosamente a una esclavitud económica y a una mediatización depresiva y por ello, al igual que por la no menos equivocada visión que de ese problema han tenido muchos de nuestros estadistas, se debe en gran parte la dificultosa situación en que hoy se encuentra aquella riqueza, persistiendo aún las erróneas orientaciones que siguen determinados sectores de opinión, como si la dolorosa experiencia de la guerra no nos hubiera enseñado lo que implica el valor de la hulla en todas las manifestaciones vitales de la economía patria y la actuación política de otros países, encaminada con tenacidad envidiable a la intensificación de sus explotaciones carboníferas, no nos señalase el rumbo que deben seguir los pueblos para libertarse en lo posible de la dependencia en que, de lo contrario, han de vivir de un modo fatal.

Sólo contemplando el problema desde el alto plano del interés nacional es como puede abarcarse en todo su conjunto y es como puede apreciarse en toda su gravedad. Por eso los pueblos potentes y ricos, llenos de vida pujante y de resistencias económicas, han dedicado a la política hullera sus atenciones preferentes y sus cuidados más solícitos, porque en ella vieron la forma de robustecer más y más su soberanía plena e indiscutible, imponiendo indirectamente sus normas a los mismos pueblos que acogían con beneplácito o con recelo, pero que, al fin, acogían la protección extraña, de la que venían a depender tanto industrial como políticamente.

Y por ello, la intensificación de las explotaciones carboníferas en las naciones exportadoras, alentada y protegida por constantes medidas de Gobierno, se ha venido amparando sin discusión, que mal podía entablarse, porque productores, obreros y opinión coincidían en la apreciación unánime del problema.

A esa coincidencia se debe muy especialmente el incremento de las industrias hulleras en los países más fuertes del globo. Los

Estados Unidos han llegado a producir seiscientos millones de toneladas de carbón y cuarenta de productos siderúrgicos; es decir, han puesto en circulación un capital de cuarenta mil millones de pesetas, en números redondos cada año. Inglaterra ha explotado trescientos millones de toneladas de carbón y nueve de productos siderúrgicos, con un valor aproximado de diez y siete mil millones; Bélgica, tan pequeña en su territorialidad y tan vibrante en su vida industrial, llegó a explotar veintiún millones de toneladas con dos mil quinientos de productos, que pueden valorarse en dos mil millones. Francia, quebrantada por el titánico esfuerzo de su guerra, aspira a reconquistar su posición política, superando a sus producciones de épocas pasadas, y ha logrado producir en sus minas un tonelaje de cuarenta y cinco millones de toneladas y cinco en sus fábricas siderúrgicas, con un valor global de cuatro mil millones de pesetas. Alemania, políticamente quebrantada e intervenida, hace gigantescos esfuerzos para conseguir su plena independencia económica, y pone en el mercado cerca de trescientos millones de toneladas, con ocho de productos metalúrgicos, que suponen un valor aproximado de diez y siete mil millones de pesetas. El mismo Japón, de reciente historia hullera, con su magnífico pensamiento político, fundamenta más y más su categoría de gran potencia en el tonelaje que puede arrancar a su suelo, y todas ellas, sin excepción, han conseguido los resultados que quedan apuntados, creando, en primer término, una opinión nacional que considera a su industria hullera tan necesaria como su marina o su misma salud colectiva, y amparando constantemente esa vital industria con una sabia política de marcado carácter protector, de típico sabor comercial, merced a la que los mercados carboneros se abrían, extendían o limitaban, según las conveniencias supremas del pabellón que amparaba la mercancía.

Mientras tanto, España, vacilante y desorientada, más que cuidar de esa industria vital, mostraba deseos de suprimirla, a juzgar por el desdén con que casi siempre fué mirada la riqueza hullera por la mayoría de sus estadistas. Años y años se invirtieron en obtener para el carbón español una protección arancelaria tan pobre como regateada; mas aun así, el esfuerzo de nuestros pro-

ductores consiguió el increíble triunfo de que tal riqueza no desapareciese, a pesar de la apatía, del tedio, de la indiferencia con que es y ha sido mirada por los directores del pensamiento político español.

Por ello no tiene nada de extraño que, al lado de aquellos tonelajes formidables que antes hemos cifrado, no podamos apuntar otros números que los de seis millones de producción y cuatrocientas mil toneladas de productos, que valen escasamente quinientos millones de pesetas.

Ante todo esto, creemos llegado el momento de hacernos estas preguntas:

¿Interesa a España tener una producción hullera capaz de satisfacer todas sus necesidades, no sólo las actuales, sino las que por el sucesivo transcurso del tiempo ha de atender de modo progresivo? Por el contrario, ¿es preferible abandonar esa riqueza y circunscribir su actuación a la de una nación que atempere su vida carbonera a las normas de los mercados europeos, en los que ha de surtir, si los pueblos exportadores de hulla les place acceder a sus demandas?

El dilema es de hierro: o España modifica radicalmente su política en orden a la producción del carbón, intensificando sus explotaciones para llegar en un tiempo, que puede ser próximo, a abastecerse a sí misma, o España, desapareciendo de la lista de las naciones productoras de hulla, acepta la dependencia a que forzosamente ha de someter su soberanía, buscando en las producciones ajenas lo que, aun teniendo en su solar, ni conviene, ni es económico atender. Este es el planteamiento real del problema. Para resolverlo no conviene olvidar el dato valiosísimo de que hoy (y pese a los mil obstáculos que se han opuesto a su desarrollo hullero) contamos con una aportación del 75 por 100 de los ocho millones de toneladas de carbón que consumimos al año. Abandonar esa fuente de riqueza, que representa la inversión de más de ochocientos millones de pesetas, implicaría un tremendo error, de consecuencias fatales para la vida, poder y eficiencia defensiva nacional. España tiene hoy colocados en esa industria unos 60.000 obreros que viven de la misma, y constituyen una población hullera de



más de 200.000 almas. España necesitaría invertir anualmente una cifra superior a cuatrocientos millones de pesetas en la adquisición forzosa del carbón que ha de necesitar para la marcha acompañada de su vida, y con ello, nuestra tierra se convertiría necesariamente en una colonia indefensa para luchar contra las inevitables manipulaciones de los intermediarios y productores extranjeros, que, sin freno posible, nos impondrían un régimen comercial tan duro como desequilibrado, y sin pensar en que sobre todo lo expuesto, la independencia de España, la vida política de España, su fuerza y su prestigio espiritual quedarían mediatizados y sujetos a las mil concupiscencias que toda minoridad económica lleva consigo.

Sostener la anterior presunción equivale a sacrificar la vitalidad nacional, sin que exista siquiera una lejana esperanza de posible resurrección.

Es, pues, necesario optar por el término primero; es decir, por el del propio abastecimiento, sin dependencias extrañas. En esto coinciden la mayoría de nuestros estadistas, y así se ha reconocido siempre por nuestros Gobiernos.

Pero aun con ello, dase la paradoja triste y casi sangrienta de que, aun reconociendo que España ha de figurar, y figura, en el grupo de las naciones que cuentan con una producción hullera susceptible de ser intensificada para cubrir por completo todo su consumo, son muy pocos los que aceptan como norma de Gobierno la necesidad de una política de protección, a pesar de haber otorgado con increíble prodigalidad los beneficios de ese régimen a mil industrias, sin los que ni pudieron establecerse ni podrían vivir.

Tan contradictorio criterio sólo es explicable por la creencia infundada, pero casi aceptada unánimemente, de que el problema hullero, cuyo carácter nacional no quieren reconocer, ni es, ni puede ser nunca un problema de Gobierno o de política general, y sí sólo un problema de régimen industrial, que descansa, sencillamente, en abaratar el producto, por la introducción en las explotaciones de los perfeccionamientos y mecanismos industriales que son aplicados en otros países. Pues bien; sólo en Asturias se han invertido en los últimos años más de 100 millones de pesetas en

todas clases de instalaciones y mejoras, que siguen perfeccionándose, a pesar de la gravísima crisis actual, y la más ligera inspección de visita permite comprobar este extremo, que destruye elocuentemente la acusación de desidia que insistentemente se hace a la clase patronal.

Más adelante hemos de analizar la influencia de estos factores de mecanización y mejoras en el efecto útil obrero, base primordial en que descansa el precio de coste y donde necesariamente repercuten todas las incidencias de las explotaciones.

Pero es conveniente advertir que la mecanización por sí no libera a la industria de las trabas que entorpecen su marcha progresiva: Inglaterra sufre una dura crisis, que no puede vencer, a pesar de su mayor perfeccionamiento industrial y de la excelencia de sus yacimientos. España, con sus capas atormentadas, sus fallas constantes y las angosturas de sus cuencas carboníferas, tampoco puede emplear como se debe todos los medios mecánicos que en contados países se han generalizado, elevando el rendimiento en forma palpable.

El minero español sabe laborar estos yacimientos, algunos de los cuales, en otros países, no se beneficiarían por su pobreza; pero es indudable que puede hacerse más y que no ha restablecido el rendimiento de la época anterior al desquiciamiento producido por la guerra europea, viniendo todo ello a demostrar que no es el patrono el que solamente ha de luchar para conseguir una solución favorable; que no es el patrono a quien es factible exigir nuevos sacrificios y contribuciones para lograrlo; que el problema está íntimamente relacionado con una serie de concausas tan engranadas entre sí, que en tanto pueden vencerse en cuanto su estudio por el Gobierno sea armónico y comprensivo de todas ellas.

En tal problema, todo cuanto afecte a su producción, al precio de coste integrado por la mano de obra, gastos de almacén y generales; a los transportes, cargues y fletes; a la situación del mercado, a las oscilaciones de éste, al mismo valor de la moneda, entre otros factores, todos han de tenerse siempre presente si se desea orientar su estudio y buscar su solución de un modo serio y trascendente.

A esa labor austera y minuciosa ha de unirse forzosamente la de la actuación gubernamental con medidas de Gobierno y con un régimen francamente protector, decididamente proyector, y logrado esto, se podrá ver la escasa diferencia que en el precio de explotación nos separa de Inglaterra, con sus yacimientos magníficos y susceptibles de toda mecanización productiva, y nuestras difícilísimas concesiones, explotadas en forma que han merecido de autoridades extranjeras elogios fervorosos al ver cómo la pericia de nuestros técnicos y la habilidad de nuestros obreros saben vencer las aparentemente invencibles dificultades que nos ofrece la Naturaleza.

Para abarcar el problema en su conjunto bien merece que comencemos por examinar rápidamente algunos de los factores a que hace un instante nos hemos referido; mas, antes de hacerlo, creemos oportuno ocuparnos ligerísimamente de algo que, por referirse al común sentir de la opinión, conviene esclarecer.

## II

### LA OPINIÓN PÚBLICA Y EL PROBLEMA HULLERO

La realidad no debe ni puede desconocerse: la realidad nos dice que la industria hullera no tiene la simpatía pública ni cuenta con su valioso apoyo. Sobre el minero español sigue pesando la leyenda de la guerra, y aun hoy es corriente creer que el hecho de explotar una mina equivale a tener una fábrica de moneda.

Tal criterio es explicable: no necesitamos para esto evocar el recuerdo de aquellos incidentes que durante el trágico período de la gran guerra se produjeron en el mercado nacional, más que por contados productores de carbón, por la nube de intermediarios poderosísimos que vieron en su influencia una llave poderosa para abrir las cajas de las Empresas, de los compradores y del Estado. Todos recordaremos siempre con tristeza aquellos días en que el

esfuerzo del productor y el legítimo interés del comprador estaban condicionados por el intermediario, sin el que no era posible concertar una operación, ni concertada podía cumplirse, si a aquéllos no se les entregaba el precio inusitado a que cotizaban su poderosa influencia.

Mas con todo esto, hijo legítimo del mercantilismo absorbente de aquellos días, no se formó el concepto despectivo que para muchos merece la industria hullera. En principio, el germen de tal opinión existía con vida latente mucho antes de la guerra; ésta lo incubó y la opinión estalló con todo estrépito cuando el encarecimiento del carbón llegó a su período álgido. Hoy mismo, tal opinión continúa pesando poderosamente sobre todas las determinaciones de nuestros Gobiernos, que no pueden comprender que el problema hullero sea de compleja constitución, quizá por los términos simplistas en que constantemente se ha venido planteando por los encargados del Poder.

Coinciden éstos con un sector público poderosísimo en estimar que, siendo el carbón una materia susceptible de extraerse con mayor o menor esfuerzo, su precio no ha de rebasar el equitativo que debiera tener, si el interés patronal no elevara su coste a tipos inusitados.

Para los que tal opinión sustentan, el costo del carbón no guarda relación alguna con el valor de ese producto en el mercado y, comparando cifras, llegan a sostener que el margen de beneñcio es tan excesivo, que su percepción raya en los límites de lo ilícito o amoral.

Los que tal defienden olvidan las múltiples y carísimas manipulaciones del combustible, desde su arranque en los yacimientos hasta el momento de ser utilizado en la fábrica o en el hogar donde se quema; desconocen los gastos y pérdidas de volumen que implican aquellas verdaderas transformaciones, ignoran las excesivas y enormes cantidades que supone su acarreo y transporte, no aprecian el poderoso influjo que en ese aumento progresivo del precio ejercen los arbitrios e impuestos que gravan a la industria, y es lógico que, desprovistos de toda preparación para apreciar las po-

derosas oscilaciones que en el mercado de carbones vienen ejerciendo los hechos económicos realizados en los más lejanos o cercanos países, estimen honradamente que si el carbón es caro, su carestía se debe al interés del patrono, que a todo trance ansía obtener un gran lucro a costa del consumidor.

Coincidente con esta opinión existe otra, merecedora de un ligero examen: nos referimos a la de aquellos que hoy imaginan o suponen que la industria hullera en España, por su abandono y por su rutinismo, no merece ser considerada como verdadera fuente de riqueza pública.

La objeción, por su vulgaridad, parecerá inexacta: de su realidad podemos responder, y la justificación la tenemos cuando escuchamos o leemos los comentarios apoloéticos que merece aquella industria a los mismos que antes de conocerla no tenían reparo de calificarla de modo despectivo y humillante.

Hablaban entonces por lo que oyeron, y por lo que oyeron formaron una opinión extraviada, que, para encauzarla en los senderos de la prudencia, requiere un tiempo largo de labores convincentes, que tampoco suelen emprenderse, ni siquiera iniciarse.

Y así unos y otros, sin conocimiento del problema, van trillando el campo para que el error siga imperando y produciendo sus frutos ácidos y fatales, de los que se aprovechan los que tienen empeño en propagar que la industria hullera, ni está en crisis, ni requiere auxilios, ni merece más protección que la que pueda merecer la más modesta e insignificante de las industrias que no han conseguido los honores de la más paupérrima concesión arancelaria.

Para probar esto les basta a tales espíritus cifrar la producción carbonífera en un año lejano y, comparándola con la obtenida en el último, hacer la solemne afirmación de que industria que aumenta sus producciones es industria rica y potente.

Varias veces hemos escuchado con asombro este razonamiento hecho por hombres de reconocida cultura y tecnicismo. El lector nos concederá la gracia de que nos abstengamos de comentar esa famosa teoría, en obsequio a la seriedad, lo mismo que hicimos con aquella otra—también muy escuchada—consistente en no admitir

crisis ni pérdidas en las explotaciones hulleras, mientras éstas se sigan laborando; afirmaciones muy en armonía con el criterio de muchos financieros y hombres públicos para quienes es un apotegma económico el que nadie sostiene una industria en la que sólo se obtengan pérdidas.

No pueden sorprendernos todos estos estados de opinión: para ellos, una mina de carbón es algo desconocido; no conciben que una explotación de esta índole no pueda paralizarse sin sufrir enormes pérdidas; no pueden suponer lo que significa el sostenimiento de las labores y el costo enorme y los perjuicios irreparables que el abandono lleva consigo. Por lo mismo, jamás han pensado en el costo cuantioso que tales paralizaciones exigen y, confundiendo lamentablemente los términos de la cuestión, no tienen reparo en hacer afirmaciones como las transcritas, que luego circulan y corren y cristalizan, y lo que es más triste, son recogidas por algunos aficionados al tecnicismo financiero para lanzarlas en los instantes en que una reforma arancelaria o la súplica de alguna protección exigen más unanimidad en el planteamiento de esos problemas.

Y cuando no es así, aun en el unánime criterio de hombres respetabilísimos no deja de hacer mella el recuerdo de la guerra: ¡La guerra! ¡Los millones de la guerra!

Conviene pensar un momento sobre este tema interesante. Efectivamente, la guerra trajo a España enormes capitales, que no supimos aprovechar en toda su integridad. Al amparo de la guerra surgió una clase especialísima de ciudadanos que por azar se encontraron con ingresos enormes, con los que jamás pudieron contar.

Ellos supieron abrir un pozo o un agujero y, sin más labor, vendieron carbón y fueron considerados como mineros; la guerra concluyó, y con ella concluyeron estos concesionarios, que en su mayoría desaparecieron sin dejar más rastro que el propio de aquella vida fastuosa, a la que el trabajo no pudo nunca matizar. Lo mismo sucedió con otras mil industrias.

Pero eso, que es lo único que el vulgo recuerda de aquellos tiempos, ni fué lo corriente, ni fué jamás la característica de lo su-



cedido con la mayoría de aquellas explotaciones existentes o que se crearon como consecuencia de la terrible tragedia europea. En éstas, los beneficios de la guerra, en parte importantísima, fueron invertidos en el mejoramiento de las explotaciones, hasta el extremo de que hoy existen en España algunas que pueden rivalizar con las más perfectas del globo. En más de ciento cincuenta millones de pesetas se pueden valorar las mejoras introducidas en las minas españolas: los adelantos de la técnica fueron recogidos e implantados sin regateo; edificios, escuelas, habitaciones, Centros de cultura, maquinaria, todo eso pregona y testimonia la certeza del aserto que hemos formulado, y en todo eso se invirtió la parte principal de los beneficios que la guerra produjo a esta industria.

Claro es que lo que se perdió, mejor dicho, lo que se dilapidó fué el valioso importe de las comisiones, de las dádivas, de los premios, de las subvenciones, de las primas, del sinnúmero de cantidades que el minero tenía que satisfacer si quería vender sus productos. Y es algo irritante que cuando tanto y tanto se manosean los beneficios de la guerra se cometa la injusticia de fundar en éstos la acusación que se lanza sobre una industria, sin acordarse de aquellos altos caballeros que supieron negociar al mismo tiempo con las Empresas, con los compradores, con los consumidores, con el público y con el Estado.

Si en España se hubieran invertido las utilidades de la guerra en forma análoga a como fueran invertidas por lo más floreciente y poderoso de las Empresas hulleras, seguramente que nuestro resurgimiento industrial hubiera sido espléndido.

¿Casos aislados? ¿Recuerdos fastuosos de algunas vidas que nos cegaron con el relampagueo de riquezas proporcionadas por el azar? ¡Cómo negarlo!

Pero... en las demás fuentes de riqueza, ¿no hubo ninguna excepción?

Todo ello, triste y lamentable, es de realidad patente e indiscutible. No necesitaremos exponer que con estas líneas no pretendemos convencer a los no convencidos ni hablar a los hombres que

por su valía tienen bien ganado el respeto, que les negaríamos si sobre tales errores llamásemos su atención.

Las redactamos, pues, para los que, desconociendo la realidad de estos asuntos complicados, sienten alguna apetencia por orientarse en su estudio y, sobre todo para que nuestros asociados recuerden lo difícil que es luchar con un estado de opinión equivocado, en el que el error, voluntariamente sembrado por los zurcidores de intereses particulares, ha prendido con tan fuertes raíces, que su escarda, ya que no su total arranque, requiere tiempo y tenacidad.

Con el estudio y sin pasión quizá lo consigamos, y para ello hemos escrito estas cuartillas.

### III

#### SOBRE LA CALIDAD DE LOS CARBONES ESPAÑOLES

He ahí uno de los puntos más controvertidos y en que, a pesar de ello, más se nutre y ahinca el error; y no sólo el error del vulgar, alimentado por ese común sentir que se caracteriza por su misma concepción simplista, sino el de los escogidos, y entre ellos, acaso algunos a quienes el Gobierno encarga el estudio y resolución de la crisis hullera. Ha sido necesario acreditar que una entidad tan importante como Altos Hornos de Vizcaya no había quemado ni un solo kilo de carbón extranjero en todo el año 1924, para demostrar cómo la más potente y refinada industria puede abastecerse de carbón español.

¿Qué puede extrañar que la opinión pública se extravíe, y que hasta sus mismos órganos, recogiendo el criterio erróneo, digan y repitan que el carbón español es malo? ¿Por qué es malo el carbón? Y los que esto afirman suelen responder: "Porque no tiene ni puede tener comparación con el carbón extranjero."

La contestación nos demuestra que en esto, como en otras mu-

chas cosas, lo español y lo castizo consiste en menospreciar lo propio para ensalzar lo ajeno. Verdad es que en el extranjero lo propio se ensalza obligándolo a consumir, y lo extraño se rechaza, entorpeciendo o dificultando su adquisición.

“Los carbones españoles son malos, porque son mejores los de otras tierras.” Está bien.

Y sin olvidar que expresamente hemos dejado a salvo de nuestras preguntas y juicios a los técnicos y espíritus selectos que dominan estas cuestiones, cuando escuchamos aquella rotunda afirmación, solemos preguntar: “¿Pero sabe y conoce el público que tal afirma cómo son los carbones españoles?”

Creemos que no, y por ello no está de más afirmar que España dispone de todos los combustibles que se encuentran en los demás países, con idénticas variaciones y características, según sabiamente demostró, entre otros, el ilustre D. Luis Adaro, autor de un libro notabilísimo, al que en más de una ocasión nos hemos de referir, y que confirma la certeza de las aseveraciones posteriores, garantizadas por los estudios de aquel ingeniero, verdadera gloria española.

La Naturaleza, pues, no nos ha colocado en ningún plano de inferioridad, porque toda la gama de combustibles fósiles que puedan ordenarse dentro de la clasificación generalmente aceptada con la antigüedad de formación, existe en nuestro suelo. El lector lo verá seguidamente:

| CLASES                               | MATERIAS<br>VOLÁTILES | PRODUCCIÓN       | TANTO   |
|--------------------------------------|-----------------------|------------------|---------|
|                                      | TANTO<br>POR 100      | TONELADAS        | POR 100 |
| A.—Lignitos.....                     | 36-48                 | 400.000          | 6,10    |
| B.—Hullas secas de llama larga.....  | 32-42                 | 1.400.000        | 21,30   |
| C.—Hullas grasas de llama larga..... | 24-32                 | 2.400.000        | 37,00   |
| D.—Hullas grasas de llama corta..... | 16-24                 | 1.700.000        | 26,00   |
| E.—Hullas magras y antracitosas..... | 10-16                 | 300.000          | 4,70    |
| F.—Antracitas.....                   | 3-10                  | 300.000          | 4,70    |
|                                      |                       | Total: 6.500.000 |         |

Pues vamos a ver su poder calorífico. En lignitos, dentro de las características generales de este combustible, España tiene ya-cimientos muy superiores a los extranjeros: en Austria y en Alemania, por ejemplo, donde el consumo de esos carbones es muy intenso, las calorías de los mismos no llegan a 5.000, y en España, en alguna cuenca, aquéllas exceden de 6.000 y se asimilan a verdaderas hullas. Las hullas secas españolas nos dan una potencia calorífica de 7 a 8.000 calorías; las grasas llegan a 8.500; las magras y antracitosas oscilan de 7.500 a 8.000, y nuestras antracitas de espléndida calidad, pasan de 8.000 y llegan a 8.500 calorías.

Ante estas características químicas, susceptibles de facilísima comprobación, habrá que reconocer que nuestros carbones españoles tienen las que deben de tener y son "exactamente" iguales a la de los extranjeros.

Por este concepto no pueden rechazarse, sea cualquiera el uso a que se destinen. La proporción en que se producen las distintas clases antes puntualizadas, nos permitirá distinguir sus aplicaciones. Por el momento, lo que podemos deducir de aquella proporcionalidad es que las condiciones medias que resultan para la producción total, son comparables a las de la mayoría de las naciones productoras de carbón, y muy superiores, por ejemplo, a las de Alemania, donde, para una producción de 300 millones de toneladas, se encuentran cerca de 100 de lignito con poder calorífico inferior a 4.000 calorías.

Pues si la proporcionalidad de clases, la fijación de características, su riqueza química es la asignada, ¿por qué ese afán, ese vehemente deseo, ese ansia tenaz de desprestigiarlos? Ya hablaremos de esto, porque ahora es más conveniente añadir que siempre que de estos asuntos se trata, automáticamente los contradictores de nuestros combustibles han pronunciado esta palabra: "Inglaterra." Y con esto ya han creído razonada la afirmación que venimos glosando en estas cuartillas.

Es el país inglés de formidable riqueza hullera, no sólo por la cantidad que produce, sino por la calidad media, muy superior a la que resulta para las demás naciones productoras. Ese gran país tiene hullas grasas, especiales para la siderurgia, magras y an-

tracitosas para la producción del vapor, y cuenta con antracitas de calidad excelente y dureza apropiada para el consumo doméstico. Pues aun con todo eso, y sin acordarnos en este momento de su gran competencia comercial, siempre protegida por hábiles medidas de los dos Gobiernos—del suyo y del nuestro—, todos sus tipos de carbón tienen su correspondiente en nuestra producción nacional dentro de la clasificación antes expuesta.

No está, pues, ni puede estar la inferioridad de nuestros carbones en su composición química; esto conviene repetirlo con terquedad y sin descanso, no. Donde radica nuestra aparente inferioridad no es en la composición química, sino en la física; es decir, en la menor cohesión y, por lo tanto, en el mayor desmenuzamiento y proporción de menudo. Lo primero sería irremediable, lo segundo es evitable, porque la técnica se encarga de suprimir aquella diferenciación, y hoy, y mañana mejor que hoy, y cada día que transcurra mejor que mañana, tal inferioridad va desapareciendo, porque aquellas industrias que antes, por las condiciones especiales de sus hogares y mecanismos, exigían carbones gruesos para poder vivir, hoy se van modificando, merced a la nueva técnica, que, por modernas disposiciones, prescinde de aquellos tamaños, y aun en aquellas instalaciones en que tal innovación no es posible introducir por el momento, los aglomerados se van encargando de ocupar el puesto de los gruesos carbones, de los que antes no se podía prescindir.

Y forzosamente, necesariamente, la técnica ha de seguir avanzando y perfeccionando aquella utilización, porque así lo exige la necesidad, que es la suprema ley que regula todos estos problemas; hoy no hay país que no piense y cavile y busque la forma de conquistar su plena libertad con su independencia carbonera; en España, si no se piensa y cavila, por lo menos se empieza a soñar, y algo es algo.

Sintéticamente podemos afirmar que el carbón español, por su excelente calidad, puede ser utilizado en todos los usos relacionados con la industria y defensa nacional y con el consumo privado.

Ahora, lo que hay que estudiar son las condiciones de los yacimientos y su influencia en el costo y en el valor de la pro-



ducción, exponiendo los factores que le integran, para que el lector vaya conociendo los principales motivos que determinan la situación actual del problema. Procuraremos hacerlo en el capítulo siguiente.

#### IV

##### FACTORES QUE INTEGRAN EL COSTE DE PRODUCCIÓN

##### *Producción.*

De la estadística del año 1924, cuyo avance con extraordinario celo ha publicado el Ministerio de Fomento en enero de este año, resulta una producción de combustibles de 6.473.879 toneladas, que se descomponen así:

|                 |           |       |             |
|-----------------|-----------|-------|-------------|
| Hulla.....      | 5.819.922 | =     | 90 por 100. |
| Antracitas..... | 282.469   | =     | 2 »         |
| Lignito.....    | 371.488   | =     | 8 »         |
|                 |           | <hr/> | 100         |

y que la importación de carbón inglés a la Península en la misma época es de 1.657.460 toneladas, habiendo alcanzado el consumo la cifra de 8.121.339, representando la producción nacional un 75 por 100 de este consumo.

Ya resalta en la distribución de la producción el hecho de que la hulla entra por un 90 por 100, y si se considera que en el tonelaje de importación domina en igual o superior proporción esta clase de combustible, se deduce que el consumo se ha habituado a carbones de la mejor calidad y no aprovecha los inferiores, los lignitos, como con gran intensidad lo hacen otras naciones, por ejemplo, Alemania, donde es compatible su pujante industria con el empleo de este combustible, cuyo consumo excede de 80 millones de toneladas y representa la tercera parte de su producción.



Nos parece consecuencia obligada de estos antecedentes la de que una adaptación del consumo a los combustibles nacionales es perfectamente posible, y que siendo notorio que todas las cuencas carboníferas están en condiciones de aumentar la producción, contraída hoy por la escasez de demandas, la producción nacional se basta cumplidamente para satisfacer las necesidades todas del consumo.

### *Precio de coste de la producción.*

Es argumento muy generalizado el de que el coste de la producción es tan elevado en las minas españolas, que hace imposible la vida de las industrias consumidoras, y no se ha especificado, cuando este argumento se esgrime, dónde está el encarecimiento y a qué causa es debido. Ello es indispensable para formar juicio, y, al efecto, hemos de analizar los factores que integran el coste de este producto hasta que llega al consumidor para su empleo.

Empezaremos por establecer el coste a bocamina, comparando los precios que eran normales antes de la guerra europea y los actuales. Son los siguientes:

|                         | 1924     |                | 1914     |                | AUMENTOS |                |
|-------------------------|----------|----------------|----------|----------------|----------|----------------|
|                         | Pesetas. | Tanto por 100. | Pesetas. | Tanto por 100. | Pesetas. | Tanto por 100. |
| Mano de obra.....       | 20       | 60             | 9        | 58             | 11       | 122            |
| Efectos de almacén..... | 9        | 26             | 4,50     | 29             | 4,50     | 100            |
| Gastos generales.....   | 3        | 8              | 1,50     | 10             | 1,50     | 100            |

### *Instituciones sociales:*

Accidentes..... 90  
Socorros..... 40  
Retiros..... 40  
Enseñanza y otras. 30

|    |     |       |     |       |     |
|----|-----|-------|-----|-------|-----|
| 2  | 6   | 0,50  | 3   | 3,00  | 100 |
| 34 | 100 | 15,50 | 100 | 18,50 | 119 |

Jornal medio..... 8,75      4,50      4,25      95%  
Efecto útil obrero... 435 kgs.      500 kgs.      65      13

Todos los aumentos o índices de elevación corresponden a los que generalmente han experimentado en nuestro país los demás productos, y aun son inferiores a muchos de ellos; no puede, pues, imputarse a los productores la influencia de los elementos que han determinado este encarecimiento en todos los ramos de la producción y en todos los países después de la conflagración europea.

La baja de 13 por 100 en el efecto útil obrero induce a error, porque aparecería justificada por la reducción de la jornada, que significa casi exactamente esta cifra. En realidad, la baja del efecto útil o rendimiento obrero es mucho mayor, porque está afectada por los medios mecánicos de perforación y arranque del carbón, los transportes y la elevación de rendimiento de los lavaderos mecánicos y sus perfeccionamientos, en relación especialmente con el aprovechamiento de lodos o carbones finos por flotación.

Estos factores influyen de una manera directa sobre la producción útil, y su efecto debiera haberse traducido en un mayor rendimiento, independiente del esfuerzo del obrero, y en realidad ha pasado completamente desapercibido, lo que viene a demostrar que en la misma proporción ha descendido el efecto útil. Su influencia es muy variada en las distintas minas, porque distinta es la intensidad de las mejoras de este orden que se ha aplicado; pero bastaría indicar que se han invertido en las minas españolas más de 150 millones de pesetas en mejorar sus condiciones de producción, y que no se descubre, como ya hemos dicho, la influencia de este cuantioso gasto en el precio de coste, como no sea para recargar el servicio del capital.

La mecanización de los medios de arranque y perforación en general ha determinado un aumento de rendimiento, independiente de la actividad obrera, que, muy por bajo, puede apreciarse en un 10 por 100. La producción de finos lavados por flotación se aproxima a 600 toneladas diarias, siendo de notar que es todavía la de Asturias la única cuenca carbonífera donde se aplica este procedimiento de una manera normal y que este aumento de producción representa un 5 por 100 de la total.

Se deduce, pues, que, demás condiciones iguales, el efecto útil

debería haber aumentado en 15 por 100 sobre el año de 1914, que nos sirve de comparación, alcanzando en la actualidad la cifra de 575 kilogramos, y como realmente es de 435, se han perdido 140, o sea, el 24,40 por 100, y para recuperarlo habrá que aumentar el rendimiento actual en nada menos que un 32 por 100.

La mano de obra bajaría por este concepto unas cuatro pesetas, y los gastos fijados, alrededor de una peseta, de modo que el precio de coste quedaría reducido actualmente a unas 29 pesetas tonelada.

### *Comparación con el costo de carbón en Inglaterra.*

Es la comparación más desfavorable, ya que es de todos conocida la excelencia de estos yacimientos ingleses y la intensidad de la explotación que realizan.

Actualmente, el costo comparado es el siguiente:

|                                   | INGLATERRA |          |                | ESPAÑA   |                | DIFERENCIAS |                |
|-----------------------------------|------------|----------|----------------|----------|----------------|-------------|----------------|
|                                   | Chelines.  | Pesetas. | Tanto por 100. | Pesetas. | Tanto por 100. | Pesetas     | Tanto por 100. |
| Mano de obra.....                 | 13,70      | 22,00    | 69,60          | 20,00    | 58,00          | — 2,00      | 10             |
| Efectos de almacén.               | 2,40       | 3,80     | 13,40          | 9,00     | 29,00          | + 5,20      | 46             |
| Gastos generales y diversos. .... | 3,00       | 4,80     | 17,00          | 5,00     | 14,00          | + 0,20      | 24             |
| TOTAL.....                        | 19,10      | 30,60    | 100,00         | 34,00    | 100,00         | 3,40        | 10             |

Analizando los diferentes factores que hemos distinguido resulta:

### *Mano de obra.*

Representa ésta un valor absoluto inferior en dos pesetas al inglés, y eso a pesar de la superioridad de los yacimientos ingleses, y claro es que es debido a la menor retribución de los jornales.

Si tomamos el mismo jornal medio de Inglaterra, en las condiciones actuales del cambio resultaría un coste de la mano de obra

en España de 44 pesetas; es decir, dos veces más elevado que el de la mano de obra inglesa, que es, naturalmente, la relación que existe entre los rendimientos obreros de ambos países, y que representaría exactamente la disminución del efecto útil señalada anteriormente, la mayor dificultad de los yacimientos españoles y el encarecimiento originado por la pequeña producción de nuestras minas; factores todos no imputables a los productores.

### *Efectos de almacén.*

Si descomponemos este capítulo en los conceptos de maderas y efectos varios, resulta en nuestras minas cerca de seis pesetas de consumo de madera por tonelada, contra 2,80 en Inglaterra; es decir, próximamente también una cifra doble. Este aumento proviene casi por entero de las malas condiciones de seguridad que presentan los yacimientos españoles, de la mayor proporcionalidad en que entran los gastos de conservación de las minas, a consecuencia de la poca intensidad de explotación y de la extensión de los campos de laboreo, consecuencia de la escasa potencia de las capas.

### *Gastos generales.*

Son casi exactamente iguales las cifras que resultan en ambos países, y como pudiéramos decir que, aparte de las cargas por instituciones sociales, que son de gran importancia, este concepto es signo de la administración cuyos gastos comprende, bien puede subrayarse esta coincidencia frente a la crítica de despilfarro que con tanta generalidad e insistencia se viene haciendo.

Resulta, en definitiva, que estando justificadas favorablemente diferencias mucho mayores que en las que en realidad aparecen, el coste a boca de mina del carbón español es superior en 3,40 pesetas al de las mejores minas de Europa, y que, por lo tanto, no puede acusarse, como se hace, a los productores españoles, de administrar mal esta riqueza nacional.

*Coste f. o. b. puertos de embarque.*

Este es el precio que resulta de más interés, ya que de él depende el coste del producto en la zona del litoral, donde es más viva la competencia del carbón extranjero.

Los gastos del carbón asturiano desde mina a f. o. b. y puerto de embarque se componen así:

|   | Pesetas.    |
|---|-------------|
| Portes ferrocarril 57 kilómetros (medio)..... | 5,75        |
| Paso de vagón a puerto.....                   | 0,50        |
| Comisión de embarque.....                     | 0,25        |
| Junta de obras.....                           | 0,40        |
| Gastos de carga al buque.....                 | 0,90        |
| Guardería.....                                | 0,10        |
| Depósitos y estadias de vapores.....          | 1,10        |
| <b>TOTAL.....</b>                             | <b>9,00</b> |

El carbón de Gales, que es el que más competencia hace a nuestros carbones tiene los siguientes gastos de mina a puerto:

|   | Chelines.   | Pesetas.    |
|---|-------------|-------------|
| Portes f. c. (20 millas = 35 kilómetros). | 1,66        | = 2,75      |
| Gastos de pesar y cargar.....             | 0,60        | = 1,00      |
|   | <b>2,26</b> | <b>3,75</b> |

Por este concepto resulta un mayor coste del carbón asturiano de 5,25 pesetas, que sumado al determinado anteriormente a boca-mina, asciende a 8,35 pesetas tonelada; es decir, un coste de 42 pesetas para el carbón asturiano contra 34,35 pesetas para el inglés.

*Coste en las zonas de consumo del litoral.*

El precio medio de los fletes desde puerto asturiano a la zona Norte (Coruña o San Sebastián), es actualmente de unas ocho pesetas por tonelada y de 15 pesetas a las zonas Sur y Levante

desde Huelva a Barcelona, de modo que el coste es, respectivamente, de 51 y 58 pesetas la tonelada en una y otra zona.

Los fletes de carbón inglés son de 4,5 y 9,5 chelines, equivalentes a 7,50 y 15,50 pesetas, y el coste de este producto resulta a 41,85 pesetas en la zona Norte, y 49,85 en el Sur y Levante. La diferencia a favor del carbón inglés es ya de 9,15 y 8,15 pesetas, respectivamente.

Pero estas diferencias son realmente mucho mayores, y ello depende de la composición física y valor de las clases que comercialmente componen una tonelada de carbón.

En efecto, la diferencia de precio con que el mercado distingue los carbones gruesos y menudos, es hoy de unas 14 pesetas tonelada. Ahora bien: la proporción de grueso que contiene una tonelada de carbón inglés es, aproximadamente, de 0,70, y 0,30 la de menudo; proporción inversa a la que resulta para el carbón asturiano, que se compone de 0,30 de grueso y 0,70 de menudo. La diferencia de 0,40 multiplicada por 14, nos da 5,60 pesetas, cantidad que viene a gravar el coste del producto español, que resulta, en conjunto, superior al carbón inglés en 13,75 y 14,75 pesetas en las zonas de consumo a que venimos refiriéndonos.

Resumiendo lo expuesto en relación con el valor adquisitivo del carbón español e inglés en las zonas del litoral, resulta lo siguiente:

|                        | C. Español. | Inglés   | Diferencia. |
|------------------------|-------------|----------|-------------|
|                        | Pesetas.    | Pesetas. | Pesetas.    |
| Zona Norte.....        | 51          | 37,25    | 13,75       |
| Idem Sur y Levante.... | 58          | 43,25    | 14,75       |

Da un aumento medio de valor por su coste para el carbón español de 14,25 pesetas por tonelada, que se descomponen así:

|                                       | Pesetas.     | Tanto por 100. |
|---------------------------------------|--------------|----------------|
| Mayor coste a boca mina.....          | 3,40         | 23,86          |
| Id. de transportes y gastos a puerto. | 5,25         | 36,84          |
| Influencia de la composición física.. | 5,60         | 39,30          |
| <b>TOTAL.....</b>                     | <b>14,25</b> | <b>100,00</b>  |



Si nos referimos a la zona central y tomamos la plaza de Madrid, por ejemplo, queda bien patente la influencia de los transportes en el valor de este producto, en la siguiente descomposición comparada del valor del carbón de procedencia asturiana o leonesa:

|                            | 1914     |                | 1924     |                | DIFERENCIAS |                |
|----------------------------|----------|----------------|----------|----------------|-------------|----------------|
|                            | Pesetas. | Tanto por 100. | Pesetas. | Tanto por 100. | Pesetas.    | Tanto por 100. |
| Coste a bocamina. ....     | 15,50    | 36,90          | 34,00    | 38,60          | 18,50       | 119,00         |
| Transportes .....          | 22,00    | 52,40          | 42,00    | 40,80          | 20,00       | 95,40          |
|                            | 37,50    | 89,30          | 76,00    | 86,40          | 38,50       | 102,66         |
| Acarreo y descargas, etc.. | 4,50     | 10,70          | 12,00    | 13,16          | 7,50        | 166,66         |
| TOTAL .....                | 42,00    | 100,00         | 88,00    | 100,00         | 46,00       | 110,00         |

Es muy de notar que esta zona no está afecta a la influencia del carbón inglés ya que el precio de este producto, que hemos estudiado por su coste en la zona Norte, es de..... 37,25 pesetas.  
 Transporte a Madrid..... 42,00 —  
 Gastos de acarreo, etc..... 12,00 —

Total..... 91,25 pesetas,  
 superior en 3,25 pesetas al español si no se tiene en cuenta el aumento de valor por la composición física del carbón, que hemos apreciado en 5,60 pesetas tonelada.

#### *Medios de mejorar el precio de coste.*

La influencia del productor de carbón termina en bocamina, en cuyo coste hemos encontrado una diferencia de 3,40 pesetas sobre el carbón inglés en el punto de procedencia. Analizados minuciosamente los factores que integran este precio, hemos de notar que es la mano de obra el más importante y que sólo de un mayor rendimiento obrero puede esperarse una mejora que ya hemos estimado y que de realizarse, bien con un esfuerzo más

intenso o más prolongado por aumento de jornada, nos conduciría a un coste de 29 pesetas.

La aplicación de los medios mecánicos de arranque se señala como fundamental para obtener una rebaja en el precio del coste; pero es lo cierto que en las diversas minas en que se viene estableciendo no se logran los efectos que eran de prever, y ello es debido a las difíciles condiciones de los yacimientos, que no permiten generalizar su empleo, al elevado coste que estas instalaciones tienen, gran consumo de energía y a la dificultad de intensificar la producción en la medida necesaria para lograr una economía apreciable. Ejemplos hay de minas donde habiendo adquirido las más perfeccionadas máquinas escavadoras no han podido emplearse por la irregularidad de sus yacimientos. Por estas razones la generalización de las instalaciones mecánicas de perforación y arranque ha de ser forzosamente lenta y ha de estar subordinada necesariamente, so pena de un fracaso, a la posibilidad de lograr una intensidad de producción determinada compatible con el mercado.

En estas condiciones, más que el coste de arranque, que en general no sufriría variación, los demás gastos, permaneciendo próximamente fijos, influirían favorablemente en el precio de coste. Si consideramos un aumento de producción de 25 por 100, la baja que podría obtenerse sería de unas seis pesetas en tonelada, y el precio de coste quedaría reducido a 28 pesetas, manteniéndose iguales las demás condiciones de producción. Si pudiera sumarse la intensificación de la producción por mayor rendimiento obrero, a la que se consiguiera por la aplicación de mejoras y medios mecánicos de todas clases, la baja que podría obtenerse sería de unas 11 pesetas por tonelada, pero ello significaría alcanzar una producción superior a la actual en 45 por 100 (tres millones de toneladas), llegando a 9.400.000 toneladas año y el consumo a exceder de 10 millones, si no fuera posible cortar de raíz la importación extranjera.

Aun así, el consumo por habitante sería de 500 kilogramos año,

mientras que en Francia excede de 1.500 y en los Estados Unidos de 4.500.

No es aventurado suponer que este consumo puede alcanzarse en un período de seis a ocho años, si se tiene en cuenta el progreso que viene realizándose normalmente.

### *Transporte y gastos a puertos.*

Este es un factor que grava la mercancía en nueve pesetas tonelada, o sea en 26 por 100 de su valor; comprende los gastos de ferrocarril y las manipulaciones de carga y arbitrios de puerto. En estas manipulaciones pudieran introducirse economías con la intervención de los productores en tales operaciones. En cuanto a los transportes a puerto, la tarifa especial que venía aplicándose a los carbones se elevó en un 100 por 100; y aunque es notorio que los ferrocarriles atraviesan también una grave crisis, y no sería justo sacrificarlos en beneficio de ninguna otra industria, es de interés señalar que la elevación general de tarifas ha sido muy inferior a la experimentada por el carbón, y sería equitativo nivelar los aumentos, de modo que todos los productos soportaran por igual la carga que en definitiva resulta.

Aun más; podrían tener los ferrocarriles su compensación por el aumento de tráfico, y no sería difícil determinar su cuantía y beneficios, estableciendo tarifas diferenciales, según la cantidad transportada, y a partir, por ejemplo, del tonelaje que se movía en los años 1914, de relativa prosperidad y equilibrio de los ferrocarriles españoles.

En los transportes al interior, que suelen ser de grandes recorridos, cabría aplicar el mismo criterio, y son pertinentes a él las consideraciones expuestas anteriormente.

Hay el precedente del transporte de materiales y productos cerámicos, que no excede de 30 pesetas tonelada para recorridos de 500 kilómetros, que es la distancia aproximada que separa a Madrid de las cuencas carboníferas del Norte.

También sería justo establecer una tarifa más elevada para los

carbones de procedencia extranjera, e incluso podría hacerse lo mismo con todos los productos extraños, en beneficio de los nacionales, obteniéndose con ello automáticamente la compensación necesaria.

### *Situación actual del mercado de carbones.*

Es triste consignar que los industriales mismos, con ceguera inconcebible, aplican al carbón un criterio contrario al de protección, que para sus productos demandan y obtienen, sin detenerse a considerar que no alcanzan con ello beneficio alguno, ya que de una parte quedan subordinadas sus industrias a influencias extrañas, y de otra se restan grandes núcleos de consumidores en el país. No pueden alegar tampoco que precisan sus industrias carbones de diferente calidad que las que se producen en el país; ello sería notoriamente injusto, ya que hemos demostrado que la producción nacional corresponde a las mejores clases.

En general, tampoco pueden hacerlo por cuestión de precio; el mercado se rige por la ley de la oferta y la demanda, y en períodos más o menos largos el equilibrio se establece, si por cualquier circunstancia se hubiera alterado.

Es todavía más doloroso que servicios eminentemente nacionales, como los de la Marina de guerra, se escuden en minucias o argucias para acudir al mercado extranjero, sin decidirse a abordar el problema abasteciéndose del carbón nacional, como lo hacen sin pretexto alguno todas las naciones del mundo.

Esta preferencia que el consumidor tiene para el carbón extranjero se traduce en un desequilibrio en el mercado, que resulta completamente caótico y arbitrario, como ha sucedido en el año 1923, en que los precios de venta del carbón español fueron inferiores a los del inglés en más de 10 pesetas por tonelada, a favor de la competencia que imponían los consumidores adquiriendo cantidades importantes de carbón en el extranjero, lo que, desplazando la producción nacional, obligaba a las Empresas a vender a cualquier precio, ante la necesidad apremiante de convertir en numerario sus productos.

Lo contrario sucede en la actualidad, y amenaza con el cierre de muchas minas por falta de mercado. La crisis hullera acaecida en Inglaterra determinó una baja continuada de precios, y esta nación vende en pérdida para dar salida a sus productos, que no puede colocar en naciones más avisadas que la nuestra, ejerciendo un verdadero *dumping*.

Resulta, en efecto, que cotizándose el carbón f. o. b. puerto inglés a su promedio de 25 chelines, equivalentes a 41,25 pesetas, y el menudo a 15 chelines, equivalentes a 24,75 pesetas, con un valor medio para la tonelada de composición normal de 70 por 100 grueso y 30 por 100 menudo de pesetas..... 36,30 y teniendo un gasto por flete a puerto del Norte español de pesetas..... 7,50 y derechos de arancel pesetas..... 10,50

habría de venderse a pesetas..... 54,30

Pues bien: hay ejemplos de ventas de carbón de esta composición realizadas a 48 pesetas en los puertos de Galicia; y como los gastos desde bordo hasta entrega no bajan de cuatro pesetas por tonelada, resulta vendido, sin suponer beneficio alguno para los intermediarios, a 44 pesetas tonelada; es decir, 10 pesetas menos que el precio que corresponde a las cotizaciones citadas.

### *Protección arancelaria.*

El derecho arancelario que grava el carbón inglés es de cuatro pesetas oro. 5,50 pesetas, para 750.000 importadas cada año, y de 7,50 pesetas oro, igual a 10,50 pesetas, las restantes. Como de la ventaja del derecho reducido disfrutaban los principales y más importantes consumidores, este tipo es el que, en realidad, sirve de norma para la fijación de los precios en el mercado del carbón español; y si se tiene en cuenta que la diferencia de precio que hoy resulta entre el español y el inglés en los puntos de consumo es en medio de 14,25 pesetas, resulta que en el caso de derechos reducidos hay un déficit de 6,55 pesetas, y de 3,75 si se aplica el derecho completo.

Es a todas luces insuficiente este gravamen, y se hace de todo punto imposible la lucha en tales condiciones.

Contrasta con todas las demás partidas del Arancel vigente; los rollizos de madera para minas pagan 15 pesetas oro, igual a 20 pesetas por tonelada, tipo que representa casi exactamente el valor de la madera en su procedencia, y resulta por este hecho un derecho prohibitivo; los materiales más toscos para la construcción disfrutan un derecho de 40 pesetas oro por tonelada; los hierros y aceros, los hilados y tejidos, la maquinaria, los productos químicos, los productos agrícolas, todos, absolutamente todos los ramos de la producción, están protegidos en elevada proporción, y resulta bien triste y paradójico el consignar que muchos de estos productores se han fundado, en sus demandas de protección, en la carestía del carbón, que ha quedado con tan exiguo gravamen.

La desigualdad es tan manifiesta, que bien puede decirse que los productores de carbón reciben un trato que no se aplicaría a los más encarnizados perturbadores de la economía nacional.

#### CONCLUSIONES

*A) En el orden de la producción, y para conseguir el abaratamiento del carbón a boca de mina:*

1.º Que la jornada minera útil no sea inferior a la establecida en otras naciones competidoras, de modo que el rendimiento obrero aumente en la debida proporción.

2.º Que para el mismo efecto se proceda por las Empresas mineras a la mecanización de los servicios metódica y sucesivamente, y en consonancia con la intensificación de la producción que sea posible.

3.º Que se facilite a las Empresas mineras, en orden preferente, por el Banco Industrial, los auxilios necesarios para la realización de las mejoras anteriormente citadas.

4.º Que se dicten las disposiciones necesarias para que sea estudiado con toda amplitud el problema de la repoblación forestal y el de la producción y consumo de maderas en todos sus aspectos,



con el fin de procurar el abaratamiento de este producto, que en tan gran escala utilizan las minas;

*B) En el orden de los transportes:*

1.º Que sobre la base y proporcionalidad de las suprimidas tarifas especiales, se establezcan las más adecuadas, en consonancia con los aumentos generales que correspondan, y fijando bonificaciones o reducciones proporcionales a la intensidad del tráfico.

2.º Que se conserven o aumenten las tarifas actuales para los carbones de procedencia extranjera.

3.º Que se determine la cuantía de las compensaciones, de modo que la percepción por las Compañías de ferrocarriles no sea alterada.

*En orden al consumo:*

1.º Que se fomente éste, aplicando al abaratamiento del carbón la parte que corresponda por disminución de transporte.

2.º Que se hagan efectivos los preceptos de la ley de protección a las industrias que determinan la obligatoriedad del consumo de carbón nacional en las condiciones que las disposiciones convienen.

3.º Que sean revisadas las concesiones de depósitos flotantes, y que se garantice el cumplimiento de las condiciones anejas a los mismos.

4.º Que sea derogada la Real orden de fecha 6 de noviembre de 1921 por la cual se autorizó a los vapores pesqueros para consumir carbón extranjero sin pago de derechos, asimilando su navegación a la navegación de altura.

*C) En el orden arancelario:*

1.º Fijación, en su día, de un derecho arancelario más elevado que el actual, de forma que cubra las diferencias de coste con la producción extranjera, teniendo en cuenta la influencia que en la valoración de este producto ejerce la situación del cambio monetario.

2.º Mientras no pueda alterarse el derecho vigente, sujeto al tratado con Inglaterra, que se establezca alternativamente una limitación a la importación o una compensación a los productores de carbón nacional, equivalente a los derechos arancelarios que de-

vengue las cantidades de carbón importado por encima de las 750.000 toneladas a que se contrae el convenio.

3.º Compensación a la exportación de los carbones sobrantes de la producción nacional con una prima equivalente al derecho arancelario.

*En orden a los impuestos:*

1.º Supresión de los arbitrios locales que gravan el carbón y la madera de mina.

2.º Revisión de todos los demás impuestos y contribuciones que gravan a la industria minera y su unificación, de modo que la tributación se haga por un solo concepto.

La mayoría de estas conclusiones fueron aceptadas por la Conferencia Nacional de la Minería, según indicaremos en el capítulo siguiente.

## CONFERENCIA NACIONAL DE LA MINERÍA

---

Por Real orden de 6 de diciembre de 1924 el Gobierno dispuso que el Consejo de la Economía Nacional, con la cooperación de los Ministerios de Fomento, y de Trabajo, Comercio e Industria, organizase y convocara esta Conferencia, que se celebraría el 15 de febrero siguiente.

Por otra Real orden de 26 de Diciembre del mismo año se designaba a las entidades y representaciones que intervendrían en aquella Conferencia y se publicaba el cuestionario a que ajustaría sus deliberaciones.

Por causas distintas la Conferencia fué aplazada hasta el 15 de abril, fecha en que se inauguró, estando representada en la misma la Hullera Nacional, que formuló las siguientes enmiendas:

### *Sobre Aranceles:*

Sin una política francamente orientada en un régimen protector, hoy por hoy, el problema hullero no puede ser solucionado tan sólo con los remedios parciales o accidentales que se recogen en las conclusiones. Por ello la Conferencia Nacional de la Minería estima necesario hacer aquella expresa declaración por creer firmemente que España, de no contar con una potente industria hullera que abastezca íntegramente el consumo nacional, siempre vivirá mediatizada.

Para lograr tal independencia, y sin perjuicio de que sean

recogidas por el Gobierno las aspiraciones que se articulan en las conclusiones posteriores, la Conferencia Nacional de la Minería declara y acuerda:

A) Que a la industria hullera le sea concedido un amplio margen protector, firmemente impuesto, como remedio inmediato para intensificar la producción nacional, equiparando su protección a la de las industrias y productos privilegiados con tal medida.

B) Que siendo el limitado consumo de carbón nacional una de las causas específicas que originan la intensa depresión de aquella industria, el Estado, en armonía con su fin, ha de prestar al problema la ayuda especialísima de vigilar e imponer firmemente el cumplimiento de las leyes que ordenan de modo taxativo el consumo forzoso del carbón nacional.

La Conferencia Nacional de la Minería hace asimismo un expreso llamamiento a los productores de carbón para que, con su técnica y sacrificio, contribuyan con tal esfuerzo a garantizar cuanto afecte a su calidad y coste, colaborando así al cumplimiento de los altos fines sociales en que se inspiran estas conclusiones.

*Sobre consumo obligatorio de carbón:*

A fin de lograr la efectividad de las leyes protectoras de la producción nacional en cuanto al consumo del carbón, y especialmente de la ley de 14 de febrero de 1907, la disposición adicional cuarta del Real decreto de 14 de julio de 1924 (Estatuto ferroviario), así como las Reales órdenes de 13 de diciembre de 1921 y 5 y 6 de junio de 1922, se constituirá en el Ministerio de Fomento un Comité, compuesto de representantes del Gobierno, de los productores y de los consumidores, que tenga a su cargo la inspección del cumplimiento de las obligaciones impuestas por estos preceptos y la imposición de las sanciones que en cada caso procedan.

La Marina de guerra adoptará las medidas necesarias para que en todos sus servicios se consuma carbón nacional.

*Sobre depósitos flotantes:*

Los vocales que suscriben tienen el honor de proponer a la Conferencia la adopción de la siguiente enmienda a la conclusión quinta del párrafo tercero del tema primero:

Deben declararse caducadas todas las concesiones en depósitos flotantes autorizados para introducir carbones extranjeros con franquicia de derechos.

En las nuevas concesiones que en lo sucesivo se otorguen se impondrán las siguientes condiciones:

1.<sup>a</sup> Que los carbones minerales y los coques de procedencia extranjera satisfagan a la introducción los derechos arancelarios correspondientes, que serán devueltos cuando se demuestre que aquéllos han sido destinados al consumo de barcos de navegación de altura que vayan en demanda de otros continentes y no hayan de tocar en otros puertos españoles.

2.<sup>a</sup> Que los barcos que transporten carbón para los depósitos flotantes hagan su descarga completa en ellos, no pudiendo destinar unas bodegas a pontones y otras a depósitos de tierra.

Análogas limitaciones se impondrán a los puertos y a los depósitos francos.

Estas enmiendas fueron defendidas principalmente por los señores Conde de Figols, Sela, Lucio, Gamir e Ibrán, quienes asimismo intervinieron constantemente en las deliberaciones de la Asamblea, coadyuvando con el prestigio de su autoridad a la aprobación de las conclusiones votadas por unanimidad, y que más tarde hemos de transcribir.

No creemos necesario publicar íntegramente las alegaciones que aquellos señores hicieron en defensa de las enmiendas y conclusiones aprobadas, porque ello consta, fielmente recogido, en el folleto que el Consejo de la Economía Nacional acaba de publicar sobre la Conferencia expresada, limitándonos tan sólo a reproducir las conclusiones votadas por la Asamblea en lo que se refiere a carbones.

Dichas conclusiones son las siguientes:

*Carbones minerales: Examen de su situación, y disposiciones que procedería adoptar para mejorarla.*

La realidad del problema hullero y de su crisis, agudizada en el día por la fatal influencia que sobre tal problema nacional viene ejerciendo el similar de Inglaterra; la evidencia de que nuestros yacimientos carboníferos son de capas atormentadas y de dificultosa explotación; la influencia de la reducción de la jornada y disminución consiguiente del rendimiento obrero; encarecimiento de las maderas, explosivos y demás medios de explotación; y, de un modo general y ajeno a la actuación de los productores, el encarecimiento de los transportes y la supresión de primas que, como compensación, se habían establecido, son las causas determinantes de aquella crisis, a cuya solución tienden las siguientes conclusiones:

1.ª Efectividad de la jornada minera útil, de modo que no sea inferior a la establecida en otras naciones.

2.ª Mecanización de los servicios que no lo estén metódica y sucesivamente, y en consonancia con la intensificación de la producción que sea posible desarrollar.

3.ª Concesión a las Empresas mineras de los auxilios necesarios para la realización de las mejoras a que se refiere la conclusión anterior.

4.ª Efectividad de los preceptos de la ley de Protección a las industrias que rigen el consumo de carbón nacional, en las condiciones que en los mismos se determinan.

5.ª Revisión de las concesiones de depósitos flotantes, y para mejor garantizar el cumplimiento de las condiciones anejas a los mismos, la introducción de los carbones minerales y de los coques de procedencia extranjera se efectuará previo pago de los derechos arancelarios correspondientes, a devolución cuando se acredite en forma que se han destinado al fin estipulado; y que los barcos que transporten carbones para los depósitos flotantes hagan su descarga completa en ellos, no pudiendo destinar unas bodegas a pontones y otras a depósitos establecidos en tierra.

6.ª Derogación de la Real orden de 19 de octubre de 1921,



por la cual se autoriza a los vapores pesqueros para consumir carbón extranjero sin pago de derechos, asimilando su navegación a la navegación de altura.

7.<sup>a</sup> Adquisición por la Marina de guerra del carbón español para el consumo de sus buques y arsenales, determinándose rápidamente las condiciones en que deben hacerse los suministros por una Comisión técnica, de la que forme parte una representación hullera.

8.<sup>a</sup> Es aspiración de la Asamblea que se conceda una mayor protección arancelaria a los carbones nacionales.

En tanto no pueda modificarse el derecho arancelario vigente, debe establecerse alternativamente una limitación a la importación o una compensación a los productos de carbón nacional, equivalente a los derechos arancelarios que devenguen las cantidades de carbón importado por encima de las 750.000 toneladas a que se contrae el convenio angloespañol.

9.<sup>a</sup> Compensación al empleo en las industrias nacionales, en primer término, y a su exportación después, de los carbones que lo requieran por calidad o condiciones de empleo, mediante una prima adecuada.

10. La Asamblea considera que la facilidad y economía en los transportes terrestres y marítimos es de importancia excepcional en el problema de los carbones nacionales, insistiendo en este lugar sobre la conclusión del tema quinto, apartado B).

*Influencia que ejercen los principales artículos consumidos por las minas sobre el precio de coste de sus productos: A-a) Explosivos; b) Materiales de entibación y fortificación; c) Varios.—B) Influencia de los transportes: Conveniencia de estimular el desarrollo de ferrocarriles de tráfico, principalmente minero; modo de normalizar la situación actual.*

A-a) Los explosivos constituyen un renglón importantísimo del precio de coste, que va en aumento.

Deben rebajarse los impuestos que gravan los explosivos de minas, favoreciendo la implantación de nuevas fábricas que abaraten la producción; y que tanto en éstas como en las existentes se inspeccione la fabricación por el Estado.

Conviene también ampliar la escala de productos, a fin de contar en todo caso con la clase más adecuada para cada necesidad y llegar a la adopción de un pliego de condiciones para la recepción de explosivos por parte del comprador, a fin de conseguir una calidad de rendimiento garantizado mediante pruebas efectuadas en laboratorios dispuestos al efecto; y, por último, el empleo técnico y racional de aquéllos para obtener el máximo rendimiento.

Procede, en resumen:

1.º Creación de parques de experiencia, con galerías de ensayos y laboratorios apropiados, en las principales regiones mineras, en los que se realizarán pruebas periódicas de toda clase de explosivos, incluso mechas y cebos, así como el adiestramiento del personal que ha de manejarlos.

2.º Revisión del Reglamento provisional de impuestos sobre explosivos, con rebaja para los empleados en las minas y en forma que no dificulte la aparición en el mercado de nuevas sustancias.

3.º Mientras no se disponga de los medios adecuados para el ensayo de explosivos, por los que se pudiera llegar a una clasificación científica de estas sustancias, en armonía con su poder rompedor, para establecer el impuesto proporcionalmente a él, la base del gravamen ha de ser *ad valorem*.

4.º Reorganización del servicio de policía minera en relación con los explosivos, disponiendo, en los distritos que lo precisen, que un ingeniero, con el personal subalterno que sea indispensable, se encargue de la dirección de los parques y laboratorios a que se refiere el apartado 1.º y de la inspección y vigilancia de fábricas, así como también de reglamentar lo referente a la circulación y almacenaje de las referidas sustancias.

5.º Revisión de las tarifas y limitaciones de cargamento de explosivos en las líneas férreas.

A-b) Las maderas de entibación constituyen un factor muy importante en el coste de la producción minera.

Debe concederse a las naciones con las que se conciertan convenios comerciales la máxima reducción posible en los derechos, con trato de nación más favorecida, para la importación en España de sus maderas de mina.

A-c) Entre los artículos consumidos por las minas que tienen influencia marcada en el precio de coste de sus productos, y no citados en lo que precede, los principales son la maquinaria y herramientas y la fuerza motriz.

Sería muy conveniente la fijación de derechos especiales para la entrada del utillaje que se adquiriera para mejorar las condiciones de explotación, estableciendo distinción entre el destinado a reponer el existente, y que puede fabricarse en España, y el que se introduce para ensayo.

También conviene fomentar la creación de nuevos saltos de agua y centrales térmicas, a base de combustibles de baja calidad, para la producción y venta de energía eléctrica barata en las zonas mineras.

*Relación de la minería con el fomento y desarrollo de la producción y aplicaciones de combustibles líquidos, coquización y destilación.*

Los combustibles líquidos interesan a la minería en dos aspectos: como productora, en pequeña escala, de los procedentes de destilación de rocas diversas y posiblemente de los naturales, industrias ambas cuyo desarrollo se debe favorecer; y como consumidora, en mayor proporción, por el incremento que en sus servicios va adquiriendo el empleo de los motores Diesel y de petróleo para servicios fijos y los de explosión para autocamiones y pequeños motores.

Careciendo, al menos por el momento, de combustibles líquidos naturales, no queda otra fuente de aprovisionamiento nacional que la destilación de los combustibles sólidos y ciertas rocas, y por otra parte el aprovechamiento racional de los carbones mi-

nerales remediaría en parte la crisis hullera y de un modo especial daría salida a los lignitos.

Aun las naciones que disfrutan de mayor riqueza en este aspecto se preocupan de la cuestión, y la tendencia universal es la de no emplear sino en casos de imprescindible necesidad los combustibles crudos.

Se impone, por tanto:

1.º El fomento de una política de combustibles líquidos fijamente orientada en todas sus manifestaciones económicas para el mejor aprovechamiento de los carbones, utilizando éstos lo más completamente posible en los centros de producción.

2.º Comenzadas las perforaciones petrolíferas e iniciadas las industrias de destilación pirogenada de los materiales hullas y pizarras, precisaría un mayor apoyo inmediato por el Estado, siquiera fuese mediante medidas provisionales hasta que se determinara el régimen futuro que debería aplicárseles, asegurando así, desde luego, su desenvolvimiento y abriendo un cauce a las que están actualmente en período de estudio para su más pronta instalación. El problema de modificar esencialmente las tarifas ferroviarias para el transporte de aceites densos es absolutamente necesario.

3.º Es de absoluta necesidad el formular como punto de partida una estadística lo más completa posible, por los organismos Ministerio de Fomento, Dirección general de Minas y Metalurgia, Consejo de Minería y demás organismos oficiales que puedan colaborar en aquélla, con el apoyo de las entidades privadas que quieran aportar su concurso, de los criaderos actualmente conocidos; y fijadas por el Instituto Geológico las posibles zonas petrolíferas establecería el Estado un plan nacional de coordinación de las posibles explotaciones, por su naturaleza y por la alta conveniencia de los emplazamientos respectivos, atendiendo:

a) A las exigencias del Ejército y de la Marina de guerra, a las del servicio ferroviario relativamente a su probable electrificación, a las necesidades de las bases de suministro a los referidos institutos de los productos de las grandes industrias químicas.

cas y a las demás que interesen al país por el adecuado tratamiento de los consabidos combustibles.

b) A que tales necesidades se satisficieran racionalmente con el más adecuado empleo de los elementos precisos para conseguir la máxima utilización; es decir, los más elevados rendimientos, en armonía siempre con la técnica moderna. Así quedarían marcadas las directrices para el futuro desenvolvimiento de aquellas industrias. Un organismo oficial de perenne actuación, y en el que cabrían representantes de las agrupaciones de elementos productores, vigilaría la estricta observancia de tales disposiciones gubernamentales, las que así decidirían y mantendrían.

4.º Las entidades productoras que, desenvolviéndose dentro de su autonomía interna, se ajustaran a su vez al referido plan sustancial de explotación y de abastecimiento, gozarían de la protección que permiten las leyes en vigor de defensa de la producción (20 de abril de 1924), ajustando naturalmente a las condiciones de nacionalidad que aquéllas prescriben y de la de carácter excepcional que pudieran precisar en sus períodos de iniciación y arraigo, teniendo en cuenta el excepcional precio de coste de los productos similares de importación en los mercados nacionales.

5.º El Estado, atendiendo al mejoramiento de estas industrias esencialmente básicas, propugnaría por su convivencia con el progreso incesante de la técnica, de mayores horizontes cada día, dando a conocer, mediante los organismos de que dispone o los que constituiría en su día, los procedimientos de utillaje extranjeros de mayor interés, recurriendo a la comprobación de resultados, si así le interesa. Con el mayor anhelo y preferencia estudiaría, y en su caso apoyaría, las iniciativas propuestas por los elementos intelectuales del país.

6.º La Conferencia debe aconsejar, siempre que sea posible, la restricción de empleo del carbón crudo, salvo antracita y carbones antracitosos.

7.º El Estado debe proteger de un modo directo a todas las industrias de gasificación, coquización y destilación de carbones, por medio de medidas eficaces, con miras a un mayor aprovechamiento

de las calorías de sus combustibles y a la obtención de combustibles líquidos y del carburante nacional.

8.º Para los carbones menudos, de baja calidad y semicoque, debe protegerse su aplicación, en forma de combustible pulverizado u otro adecuado, con destino a la producción y venta de energía eléctrica y demás aplicaciones industriales.

*A) Medios que correspondería adoptar a los Poderes públicos para aliviar de gravámenes a la industria minera.*

*B) Estudio acerca de la conveniencia que pudiera reportar el impuesto único.*

A) Es una realidad notoria la crisis de la Minería, y ésta adquiere caracteres de verdadera gravedad en algunos de sus ramos; de los estudios hechos y que se presentan con ocasión de los diversos epígrafes del cuestionario que sirve de base a esta Conferencia, resulta patente que, de un modo general, nuestra Minería se halla muy recargada de tributos, con evidente perjuicio de la industria nacional, pues con las cargas continuadas que se imponen a nuestros minerales se favorece la situación de nuestros competidores, quienes nos desalojan paulatina e incesantemente de los varios mercados, ocasionando, en fin de cuentas, una disminución sensible de los ingresos "globales" del Estado, a pesar de aumentar el gravamen por unidad.

Se comprende la justicia que implica la pronta desgravación de nuestros minerales, y ello se apoya aquí de una manera general, ya que en los diversos casos particulares del cuestionario se detallan las medidas correspondientes que se estiman aplicables para cada clase de minería.

La Asamblea, reconociendo las bondades del régimen actual del Seguro obrero de vejez, interesa del Instituto Nacional de Previsión, encargado de su práctica por el Estado, el que las Cajas colaboradoras suyas modifiquen en lo posible, sin alterar las normas básicas de este seguro en la forma que ha quedado implantado,



las operaciones de afiliación y cobro de cuotas, orientándolas hacia su máxima simplificación. Encarece a su vez la absoluta necesidad de que los obreros mineros que trabajan en el interior estén incluidos en el grupo de los demás que integran las industrias agotadoras, reduciendo así la edad del percibo de la pensión a la mínima posible. La Asamblea se congratula, por último, de las manifestaciones hechas por representantes diversos que el régimen del Seguro en cuestión y el llamado Mejoras continúan propagándose en las cuencas mineras del país.

B) La complejidad y multitud de impuestos que corresponde pagar a la Minería resulta costosa para el Estado y enojosa para los interesados; además, da lugar a injusticias palmarias y crea un ambiente de desconfianza y malestar que contraria la marcha de la industria, pues ninguno puede fijar sus bases de tributación en el momento de establecimiento del negocio, ya que el régimen fiscal modifica constantemente las bases y tipo de tributación.

El impuesto único simplificaría extraordinariamente la recaudación y la buena marcha administrativa de los negocios; siendo sobre los beneficios, y variable según su cuantía, cumpliría los verdaderos fines tributarios en provecho del Estado y sin perjuicio para la industria.

En la ley de Reforma tributaria de 26 de julio de 1922, en la disposición adicional tercera, se dice que “el Gobierno presentará en breve un proyecto de refundición de todas las contribuciones directas, incluso la territorial, en un impuesto general progresivo sobre las rentas...”

Es muy de desear que este anuncio se convierta pronto en realidad.

*A) Consecuencia de la autorización concedida por el artículo 390 del Estatuto Municipal para establecer un recargo hasta el 32 por 100 sobre el 3 por 100 del producto bruto de minerales y los demás impuestos nacionales, provinciales y municipales que puedan afectar a la industria minerometalúrgica.*

*B) Variaciones que imponen los tratados y acuerdos comerciales en la cuantía del actual impuesto de 2 por 1.000 por el concepto de timbre de negociación de acciones para las Sociedades mineras extranjeras*

La multiplicidad de impuestos encarna una grave dificultad para su cobranza y una larga serie de inspecciones, comprobaciones, relaciones y recargos por morosidad que embarazan en alto grado a la industria minera; pero los perjuicios que ésta sufre son aun más graves si las que establecen aquellos gravámenes son las Corporaciones locales, porque, sobre no poder éstas abarcar en conjunto la vida de la minería, producen desigualdades entre los mineros de las distintas regiones o de los diversos términos municipales, convirtiendo a estos efectos en cantones independientes trozos del territorio nacional. Por eso son absurdos los arbitrios establecidos por las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos sobre los minerales producidos en su término y sobre la madera de minas.

La autorización concedida a los Ayuntamientos por el artículo 390 del Estatuto municipal pugna especialmente con el artículo 85 de la ley de Minas del año 1859 y el artículo 225 del proyectado Código minero, los cuales establecen la prohibición de recargar a la industria minera con otros nuevos impuestos, y este ha sido el criterio sostenido recientemente por el Tribunal Supremo al revocar el acuerdo de varios Ayuntamientos referente al cobro de recargos sobre el 3 por 100, a consecuencia de ape-

laciones elevadas por varios mineros poco tiempo antes de la publicación del nuevo Estatuto municipal.

En resumen, debe proponerse:

Suprimir la autorización concedida a los Ayuntamientos por el artículo 390 del nuevo Estatuto municipal y cualquiera otra por virtud de la cual se faculte a las Corporaciones locales para gravar con impuestos o arbitrios a la industria minera, hoy más que nunca necesitada de que se aligeren sus cargas en vez de imponerle otras nuevas.

Parece evidente que deben ser respetados los convenios contenidos en los tratados y acuerdos comerciales de orden internacional, y así es lógico que la cuantía que hayan de pagar las diversas Sociedades por el concepto de Timbre de negociación sea siempre la misma, tanto para las entidades españolas como para las extranjeras, ya que probablemente el máximo volumen de la industria minera en manos extranjeras corresponde a la nación que tiene con España un régimen de más favorecida.

## COMISION DEL COMBUSTIBLE

### I

Motivó la creación de este organismo, de un modo directo, la agravación de la crisis hullera y las consiguientes alteraciones que siempre lleva consigo el simple planteamiento de un conflicto económico y social.

El Gobierno, deseoso de solucionar esas peligrosas incidencias y no conociendo ciertamente las soluciones definitivas que el problema hullero pudiera tener, pensó en que quizá con el nombramiento de una Comisión técnica, plena de soberanía para indagar y proponer los remedios que fueren a su juicio pertinentes, sería factible encontrar por de pronto un aplazamiento de la cuestión y luego una orientación firme para la política hullera que hubiere que emprender de modo serio y formal.

La Comisión fué designada, y sus miembros, después de un largo período de investigación y de estudio, redactaron la correspondiente Memoria informativa, sobre cuyo alcance nadie pudo anticipar la más ligera noticia, por la reserva con que fueron guardados tanto los dictámenes como las conclusiones propuestas por los ponentes.

Reiteradas veces, mientras tal sucedía, los productores de carbón, los elementos directivos de la vida municipal, las representaciones oficiales de la región asturiana y de otras cuencas, habían

venido pidiendo un poco de atención reflexiva para el problema carbonero, agitado en aquellos días por las fuertes convulsiones ocasionadas por las demandas obreras; y entonces el Gobierno, creyendo llegado el instante de actuar y de jalonar el campo discrecional de sus movimientos con las soluciones que la técnica y práctica pudieran proponerle, acordó crear una nueva Comisión, denominada COMISION DEL COMBUSTIBLE, a la que se encargó “el estudio y propuesta para conseguir que los combustibles producidos e importados en España sean íntegra y debidamente aprovechados, resultando a precios, para el consumidor, proporcionados a los del mercado internacional”, cual consta en la Real orden de 28 de enero último, en la que, concretado el objeto del estudio que haría la Comisión, en los términos especialísimos que preceden, se constituyó aquélla, haciendo los nombramientos oportunos. Transcurrió bastante tiempo antes que la Comisión comenzase a deliberar; hubo forzosos aplazamientos que lo impidieron; se amplió el número de sus vocales, y, por fin, en los primeros días de abril, aquélla quedó constituida, organizándose las siguientes secciones:

Sección A.—Junta mixta para el estudio de los carbones nacionales (defensa nacional).

Sección B.—Comisión de carbones. Producción, importación y consumo.

Sección C.—Comisión de combustibles líquidos. Producción, consumo e importación.

Sección D.—Junta mixta para el ensayo de los combustibles líquidos.

Sección E.—Comité científico.

Los patronos mineros, en la representación general concedida a la cuenca de Asturias y a todos los demás del interior, forman parte de las secciones A y B.

La Sección A se constituyó y suspendió sus deliberaciones.

La Sección B ha sido la única que dictaminó sobre los siguientes temas, sometidos a su estudio:

Primero. Coste de la mano de obra.

Segundo. Fomento de los modernos procedimientos de explotación intensiva.

Tercero. Mejoras de utilización.

Cuarto. Modificaciones de impuestos y arbitrios.

Quinto. Política social.

Sexto. Organización del comercio interior.

Séptimo. Comercio exterior y régimen arancelario.

Octavo. Estadística y previsiones.

Noveno. Reformas legislativas.

La discusión de estos temas fué minuciosa; en algunos surgieron discrepancias de apreciación que produjeron propuestas antagónicas; en la mayoría, las conclusiones discutidas se acordaron por unanimidad.

Cuando la discusión de estos temas ya iba muy adelantada, al deliberar sobre Comercio exterior y régimen arancelario, se produjeron radicales diferencias, que dieron lugar a las determinaciones adoptadas por las representaciones hulleras, de las que después hemos de tratar.

Un detalle conviene tener en cuenta: Durante las deliberaciones los representantes de los patronos habían pretendido que allí donde una conclusión se refiriese o aludiese a cualquier organismo oficial de carácter técnico con el que en el día de mañana sería preciso contar para el planteamiento o informe de lo que en la conclusión se proponía, fuera designado, y no sólo designado sino que expresamente se hiciere constar que tales dictámenes, intervenciones o lo que fuere, serían dados por los organismos existentes o que se pudieran constituir en las Jefaturas o en la Dirección de Minas del Ministerio de Fomento.

La Comisión estimó, por el contrario, que lo oportuno y discreto era abstenerse de hacer esta concreta designación, y caso de irremediable alusión, hacerlo con los vagos términos de un "organismo competente".

No fué posible a los representantes patronales adivinar cuando tal sucedía qué organismo sería el que con tanta ambigüedad era aludido, y desde luego pensaron aquéllos que, bien la Direc-



ción de Minas o la Subdirección de éstas, o el personal técnico del Cuerpo, no podrían ser eliminados, y, por ende, que lo lógico sería que si lo que se estudiaba era el problema minero, a los facultativos y técnicos que al Estado habían venido asesorando con la indiscutida valía de sus aciertos y con la autoridad de sus informes fuese a los que se les encomendara el planteamiento y realización de las iniciativas o acuerdos que integrasen las conclusiones de la Comisión del Combustible.

Mas al discutir el tema séptimo, los representantes patronales observaron que en la propuesta formulada por la Comisión delegada del Gobierno, en la que se proponía la creación de un "Consejo Superior del Combustible", se daban a éste tales iniciativas y tales atribuciones que, a más de limitar los derechos típicos del concesionario y productor, venían a poner en manos desconocidas la orientación y la dirección de la industria hullera, la demarcación del mercado hullero, la reglamentación del régimen social y económico hullero, sin que para nada apareciesen los ingenieros, los técnicos y los peritos, que por su misma profesión, especializada en esta minería, fueron, son y seguirán siendo los especialmente capacitados para intervenir en aquellos estudios, tan delicados como trascendentes.

Ese detalle, quizá insignificante, que hemos recogido, sin que la suspicacia tenga en ello intervención, unido a otros, de los que luego hablaremos, motivaron las discrepancias doctrinales que en su día dieron lugar a la retirada de la representación patronal en la Comisión del Combustible, después de haber intervenido en la discusión y estudio de los principales temas del cuestionario.

La exposición detallada de las causas originarias de tal actitud se puntualizan en el capítulo siguiente.

## II

### CONSEJO NACIONAL DEL COMBUSTIBLE

Sin que en modo alguno pueda considerarse como censura la afirmación expresa de que el lento desarrollo de las deliberaciones de la Comisión coincidió con el constante y cada día más intenso llamamiento de los productores hulleros en petición de los remedios que a su juicio servirían para reavivar la marcha apagada de la industria, es lo cierto que tan apremiante situación no influía con igualdad absoluta en el ánimo de las distintas representaciones que integraban la Comisión del Combustible, y caso que así no fuera, es indiscutible que aquellos requerimientos se posponían al planteamiento de determinadas “previsiones” que servirían—una vez que fueren estudiadas y discutidas por el “organismo competente”—para iniciar y plantear un magno programa de política hullera sin el que, dado el juicio adverso, los remedios y los tonificantes propuestos por la representación patronal no tendrían eficacia.

Y así sucedió que, mientras la Comisión del Combustible estudiaba con elevada amplitud de miras el máximo porvenir que esperaba a nuestra industria, cuando llegasen los días de oro en que las supercentrales y los combustibles líquidos y los potentes adelantos y acierto de la técnica habían de convertir nuestras modestas minas en “tíberimas fuentes de riqueza”—según frase de una personalidad—, la realidad, con su peso aplastante, nos decía que el carbón inglés continuaba inundando nuestro mercado, que los precios se derrumbaban, que las conclusiones votadas y aprobadas, de no llevarlas a la práctica seguidamente, serían ineficaces; todo lo que nos hizo pensar que si era meritorio y patriótico preocuparse del futuro espléndido que a la minería estaba reservado para el día en que se realizasen los magnos proyectos a que anteriormente nos referimos, no lo era menos el proporcionarla con todo celo y urgencia los auxilios que no podrían aplazarse lógicamente,

si a la industria hullera se la quería defender y servir con seriedad.

A pesar de esa íntima convicción, los representantes patronales continuaron prestando su modesto concurso, pero llamando la atención de sus compañeros sobre los distintos aspectos que el problema entrañaba, dados los agobios y exigencias de la industria.

Así las cosas, y como consecuencia de encontradas opiniones defendidas en las diferentes conclusiones que se propusieron al discutir el tema "Comercio exterior", la Comisión delegada del Gobierno planteó en el seno de la del Combustible una nueva ponencia, por la que se creaba un organismo titulado Consejo Superior del Combustible, y cuyas atribuciones y facultades se argumentaban y puntualizaban del modo siguiente:

#### "ORGANIZACIÓN DEL COMERCIO INTERIOR

La ponencia designada en la reunión de 18 de mayo último para recoger las diversas orientaciones formuladas sobre el tema "Organización del comercio interior" y tratar de concertarlas en una propuesta que llevase el asentimiento general la justificación de su efectividad práctica, ha meditado con ahinco la posibilidad de llegar a una solución de armonía que, satisfaciendo las diversas aspiraciones, dejase salvaguardados todos los intereses. No era fácil tarea, en el caso que nos ocupa, ya que las posiciones exteriorizadas en el seno de la Sección eran irreductibles y notoriamente contrapuestas. De un lado se propugnaba la solución de extremo individualismo, dejando que productores y consumidores se entendiesen libremente, facilitando si acaso ese concierto de voluntades aisladas con la implantación de Bolsas de carbones; de otro, se quería evitar el derroche de energías esporádicas, reuniendo todas las actividades mercantiles en forma de sindicación obligatoria, o constituyendo una central de ventas que unificase la gestión comercial de todos sus adscritos. Desde cada una de estas posiciones se achacaba a la rival un peligro cierto, más o menos extremado, según las necesidades dialécticas. El peligro del ré-

gimen de libertad comercial está en la dispersión de actividades que obliga a repetir esfuerzos innecesarios, multiplicando las organizaciones comerciales e impidiendo obtener de los medios de transporte y embarque todo el aprovechamiento de que son susceptibles. Lo que alarmase el sistema de sindicación obligatoria es el riesgo que para el consumidor representa siempre un monopolio; y un monopolio que recaería sobre una materia primera y primordial de la industria, en que el abuso, por consiguiente, representaría un peligro grave para toda la vida económica del país.

Tan radicales y extremas posiciones sólo admiten un punto de contacto, y era la necesidad de que el Estado no permaneciese al margen del futuro régimen de la minería, sino que tuviese en el mismo una directa y vigilante intervención, porque ni la libertad puede ser tan amplia que deje en la competencia interna una causa de la crisis de la industria, ni la sindicación que oficialmente se impusiese podría estar tan parcialmente estructurada que dejase la vida mercantil al arbitrio de las Empresas productoras. Así la intervención del Estado se presentaba en la Ponencia como único campo de coincidencia unánime y como materia directa de un inmediato estudio, si se quería llegar a una propuesta práctica.

Al plantear de esta forma la cuestión, lo primero que salta a la vista es que en las conclusiones anteriormente aprobadas por la Asamblea hay una serie de propuestas que, si prosperasen, forzosamente obligarían al Estado a interesarse de cerca en la vida de las Empresas.

Se ha reconocido la conveniencia de fomentar la agrupación de concesiones con medidas de protección que impliquen un programa de estructuraciones hulleras y un desarrollo paulatino que requiere una actividad constante. Las recompensas propugnadas al aumento del efecto útil exigen igualmente una intervención fiscalizadora oficial para ser llevada a la práctica. A la misma conclusión nos conducen las medidas propuestas para intensificar la mecanización, por auxilios económicos del Estado, o al menos por su garantía, y por exenciones aduaneras para la introducción

del material correspondiente a planes aprobados. También las orientaciones preconizadas en orden a la política social tienen una virtualidad supeditada a la atención que el Estado consagre a esos problemas. Todo nos conduce, pues, a la conclusión de que la industria hullera en lo sucesivo ha de merecer del Estado una atención que no podrá descuidarse un solo instante.

Y si de esta intervención, referente al régimen industrial de la minería del carbón, pasamos al aspecto comercial de la misma, encontramos que cualquiera que haya de ser la orientación adoptada en definitiva, el Estado no puede tampoco permanecer al margen del problema. Dejando aparte las cuestiones relacionadas con el comercio exterior—entre las cuales, algunas, como el régimen arancelario y el de depósitos flotantes, parecen también exigir del Estado una intervención sostenida y asidua—, el comercio interior plantea, en un orden primordial, tres clases de problemas. Unos se relacionan con el transporte y la organización de los puertos para asegurar la rapidez y economía de tales servicios y el aprovechamiento sistemático del material empleado. Otros afectan a la necesidad de facilitar y extender racionalmente el mercado de los productores hulleros españoles; y otros, en fin, se relacionan con lo que constituye la esencia del problema que estamos estudiando: la organización comercial de las Empresas y la forma en que sus relaciones con los compradores hayan de desenvolverse, teniendo en cuenta que el consumidor tiene como supremos intereses que defender el garantizar la calidad del carbón y asegurar la contención estricta de los precios. En el informe de la Comisión técnica se puso de manifiesto la necesidad de abaratar todo lo posible los transportes y embarques de carbones y quedó justificado que la mayor posibilidad de economía es la que deriva de una mejor organización, que permita aprovechar debidamente el material ferroviario y reduzca al mínimo las estadas de los buques. Esto exige para ser factible un concierto con ese fin de las actividades de las Empresas, al cual el Estado no puede ser ajeno. Y en cuanto a los medios inmediatos que conduzcan a extender el mercado para nuestros hulleros, existe ya

en España una amplia legislación que establece para nuestras industrias la obligación de adquirir carbón español. Si estas disposiciones no alcanzaron siempre el debido cumplimiento, hay que atribuirlo: primero, a la falta de un órgano oficial adecuado para ejercer la fiscalización e imposición de lo dispuesto, y segundo, a que para esto sería preciso establecer un margen de precios en relación con el carbón extranjero, ya que sería absurda, por extremada, la obligación de adquirir carbón a cualquier precio, sin una relación con el que el mercado tenga impuesto.

Se desprende de aquí que las múltiples funciones que el Estado ha de desarrollar en el futuro régimen de la minería necesitan un órgano adecuado, y no parece conveniente soslayar este tema, ya que a él va estrechamente ligada la efectividad práctica de muchas de las propuestas que la Comisión del Combustible ha formulado. Ese Consejo u organismo central debe ser el encargado de estudiar las normas generales en que debe orientarse la política referente al carbón, y si entrase en los planes del Gobierno extender su esfera de acción a los combustibles en general, habría de tener una sección que se consagrara especialmente al régimen de los carbones minerales.

Excedería la misión encomendada a esta ponencia, exponer los detalles orgánicos de la entidad propuesta. No debe ocultar, sin embargo, su creencia de que el nuevo organismo no debe ser muy numeroso en su composición. Al pensar en la posibilidad de un Consejo Nacional de Combustibles, el recuerdo acude instintivamente al ejemplo del Consejo Superior Ferroviario, que aun teniendo por objeto material de naturaleza tan distinta, presenta en su composición una orientación reflejada también en esta misma Comisión del Combustible, que bien pudiera marcar una pauta general de representación armónica y proporcional de los intereses del Estado, de los productores y de los consumidores, dando cabida también a una representación del elemento obrero.

A este organismo correspondería, en el régimen industrial hullero, ejercitar las funciones que en las anteriores consideraciones han quedado esbozadas y que no ampliamos aquí ante el temor



de un exceso notorio de la misión encomendada a esta ponencia. En cuanto al régimen comercial, al Consejo propuesto correspondería estudiarlo con la máxima autoridad que dimanara de la representación oficial de todos los intereses afectados: Estado, patronos, obreros y consumidores, teniendo como ideales centrales del nuevo régimen la necesidad de fomentar el crédito en la industria hullera, vigilar el cumplimiento de las disposiciones dictadas en beneficio de esa fuente de riqueza, y especialmente para extender y ampliar el mercado consumidor; regularizar los servicios de transporte y embarque y concertar todas aquellas en que la unificación se considerase ventajosa, y asegurar a los consumidores la calidad de carbón que adquieren mediante un riguroso sistema de clasificación y con precio medio fijado periódicamente, en vista de las imposiciones del mercado internacional, habida cuenta del recargo arancelario que esté en vigor en cada momento.

Hasta dónde debe llegarse en esta orientación es materia que el nuevo organismo, con facultades expresas y funciones de ejecución, podía determinar mejor que la Comisión, de carácter transitorio y sin potestad de acción como es ésta. La ponencia, consciente de su responsabilidad, excita a todos a que mediten la necesidad de llegar a una fórmula unánime, ya que, en otro caso, al dividirse los criterios con oposiciones de fondo en materia tan substancial, se correría el peligro de que toda la labor de la Comisión del Combustible perdiese autoridad y resultasen estériles muchas de las medidas propuestas. Con el deseo de evitar esto, la Ponencia que suscribe tiene el honor de proponer la siguiente

#### CONCLUSIÓN

Procede la creación de un Consejo Nacional de Combustible, que tendrá como principales atribuciones referidas a los carbones minerales, proponer los planes generales de estructuración y agrupamiento hullero, y las normas que deben implantarse para promover y facilitar la agrupación de concesiones; formar, de acuer-

do con las empresas y por iniciativa de éstas, los planes de refinación de procedimientos que estimen útiles para el aumento del rendimiento y abaratamiento del coste, con derecho a los beneficios que el Estado otorgue; establecer las normas con que deben ser adaptadas a las industrias hulleras los preceptos del decreto-ley de Protección a la industria nacional; dictaminar sobre las reglas de regulación de jornada y régimen de salarios que armonicen las posibilidades del mercado con la propulsión a las minas de combustibles; procedimientos a que deben ajustarse los expedientes de expropiación y demás administración habituales en la minería, y estudiar las reformas legislativas que sean procedentes, a juicio del Consejo, como consecuencia de las propuestas de la actual Comisión del Combustible, de las peticiones de elementos interesados en la industria o del estudio realizado por el propio Consejo.

Especialmente por lo que afecta al régimen comercial, deberá el Consejo del Combustible ordenar, disponer y velar por el cumplimiento de las medidas dictadas o que se dicten para la obtención y aseguramiento del mercado español; someter al Consejo Superior de Ferrocarriles propuestas encaminadas a facilitar el transporte de los carbones; fomentar el crédito de las empresas hulleras por auxilios del Estado, por admisión a la pignoración en Bancos privilegiados de las acciones y otros valores de estas empresas y por la creación de almacenes, de depósitos y negociación de los resguardos que emitan, y proponer las reformas necesarias en el régimen o en las tarifas de los puertos de importancia para la carga o descarga del combustible.

Asimismo, el Consejo deberá elevar al Gobierno, en el plazo de seis meses, a contar de la fecha de su constitución, un proyecto de las bases a que haya de adaptarse el régimen comercial de la minería de combustibles, inspirado en la conveniencia nacional y en propósito de concretar los servicios de transporte y embarque y demás que se consideren de unificación ventajosa; asegurar a los consumidores el abastecimiento de combustibles de procedencia nacional, de calidad garantizada y con un precio medio determinado periódicamente, en relación con el que se cotece en el mercado internacional, habida cuenta del recargo arancelario que esté en vi-

gor, proponiendo a este fin las normas convenientes para la clasificación de los carbones y la fijación de un justo precio.

El Consejo deberá estar integrado por un número reducido de miembros, y en él deberán estar proporcionalmente representados el Estado, los elementos productores y los consumidores, habiendo también un representante de las clases obreras.”

¿Qué suponía la aceptación de este organismo, a juicio de los patronos mineros?

Por de pronto, significaba lo siguiente:

El aplazamiento forzoso de todas las peticiones de los hulleros españoles, que habían de esperar necesariamente, para ser recogidas o rechazadas, a que tal Consejo, una vez constituido y legalizado en forma, volviese a estudiar los mismos asuntos que la Comisión ha venido discutiendo serenamente. Bastaba esto para que tal organismo fuese rechazado por inoportuno, ya que las representaciones patronales entendían que ni era necesario, ni por el momento podía resolver el urgente, angustioso e inaplazable problema hullero, aparte de aquellos otros motivos que, por referirse a una manifiesta intromisión del Estado en la vida jurídica y social de las empresas, pugnaba en absoluto, no sólo con el criterio de los mineros españoles, sino con los mismos preceptos legales que hoy regían las concesiones y explotaciones mineras.

No seríamos sinceros si no confesásemos también que, al lado de tales reservas, existían otras de manifiesta importancia, ya que no era fácil olvidar, dentro del terreno doctrinal, el hecho económico que la postguerra trajo consigo, alejando al Estado de todo control industrial, desplazando su acción de todo lo que no fuere la propia y privativa de su fin peculiar, ajeno por completo al fin industrial, en la que aquél, a diferencia de los días de la guerra, iba y viene dándole una libertad soberana, porque si en los momentos culminantes de la lucha, le fué posible centralizar o, si se quiere, militarizar desde el último tornillo hasta el más esclarecido cerebro director, pasada la tragedia, el Estado no podía seguir interviniendo en las manifestaciones intensas de la vida fabril, no sólo por repugnar esto a su esencia propia, típica y peculiar, sino porque desaparecido el peligro que puso en una mano

toda la dirección de la vida nacional, ésta sólo podría reaccionar con pujanza cuando volviese a vivir en plena soberanía.

Todo lo contrario implicaba el proyectado Consejo del Combustible, a pesar de su modestísima significación y, al apreciarlo así, no concebíamos ni nos explicábamos el motivo por el que nuestro Estado había de iniciar o de seguir una política tan reñida con la predominante en el mundo, de la que sólo Rusia es una excepción, porque sí sabíamos, y nos complacemos en reconocerlo, que, para realizarla, tiene aquél a su servicio técnicos y profesionales de gran valía, podía darse el caso de que, al ejercer funciones directivas con responsabilidad limitada, fácilmente, y con la mejor buena fe, podían colocarse en el plano resbaladizo de las concepciones subjetivas y causar a la industria hullera un daño mucho más grave que el que ella misma se podía causar, caso que el Consejo del Combustible no llegase a dispensarla su sombra tutelar y casi benéfica.

La Comisión, ante tan radicales opiniones, acordó suspender sus sesiones hasta tanto que los representantes patronales pudieran presentar un contraproyecto, en el que se recogiesen las aspiraciones mínimas de los productores de hulla y los medios que a su juicio hubieren de emplearse para realizarlas.

Los representantes patronales concretaron las aspiraciones mencionadas y propusieron las medidas ofrecidas en la siguiente forma:

"La representación patronal de los mineros de Asturias y del interior ha solicitado de todos sus representantes la opinión o juicio que les merece las distintas conclusiones pendientes de aprobación por esta Comisión del Combustible, y de un modo especial y expreso les ha requerido concretamente para que emitan su parecer acerca del proyecto que la Comisión delegada del Gobierno ha presentado al seno de la del Combustible, designado con el título de Consejo Nacional del Combustible, y cuya finalidad no hemos de reproducir en su detalle, porque para comprender su alcance y significación basta decir que absorbe por completo todas las iniciativas que los productores de carbón pudieran adoptar, tanto sobre la explotación de sus concesiones mineras cuanto sobre la colocación de sus productos en el mercado.

Los representantes hulleros unánimemente estiman que ha llegado el momento de plantear de un modo definitivo sus aspiraciones y de puntualizar qué medidas son de carácter urgente y absolutamente necesarias para su vida y cuáles son aquellas que con mayor desarrollo en el tiempo y sin agobios ni premuras, deben ser proyectadas conforme a los estudios u orientaciones que esta Comisión del Combustible ha ido señalando a medida que discutía los distintos temas que integran su cuestionario.

Si en las conclusiones de esta Comisión campea un deseo de acertar, no todas pueden estar igualmente caracterizadas, por la premura y urgencia que su importancia les asigna. Entre ellas, la representación patronal ha estimado y estima de inaplazable, de urgente y rapidísima realización las que pasamos a detallar, justificando previamente la causa a que se debe su preferencia.

La situación por que atraviesa en los actuales momentos la industria hullera es de tal gravedad que entendemos que el remedio ha de aplicarse seguidamente; y si el problema interesa a la nación y la riqueza hullera no se debe ni se puede permitir que se derrumbe, al Estado incumbe tomar todas las disposiciones que estén a su alcance y que han sido repetidas veces expuestas y discutidas y aceptadas por todos los elementos que integran las comisiones y organismos relacionados con la economía nacional.

A tres pueden reducirse las conclusiones perentorias que esta representación estima indispensables a fin de que las explotaciones actuales puedan desarrollarse con alguna normalidad a partir del momento de su implantación, y esas tres peticiones no tienen naturaleza especial, porque su alcance es de orden inferior a las concesiones de que gozan todas las demás producciones e industrias nacionales.

La primera se refiere a la producción, o sea a la legislación sobre la extensión de la jornada útil en el interior de las minas, que no ha de ser inferior a las que disfruten las demás minas subterráneas españolas.

La segunda afecta al consumo y se refiere a la efectividad de las leyes de protección a la industria, en cuanto se relacionan con el consumo de carbón nacional.



La tercera se dirige a conseguir una elevación de la protección arancelaria, que tan exigüamente se concede en el día a los carbones; y entre tanto esto no sea factible, a lograr una limitación de la importación del carbón extranjero, que ha de quedar reducido a las setecientas cincuenta mil toneladas convenidas con Inglaterra.

Sin que tengan realidad las conclusiones anteriores, es completamente inútil el seguir deliberando sobre las posteriores, porque la realidad se encarga de demostrarnos de un modo fatal que la crisis no admite demora y, por ende, no puede esperarse que con nuevos estudios ni orientaciones se obtenga o se logre la buscada solución.

La representación patronal solicita, pues, de la Comisión del Combustible que, desglosando de todas sus conclusiones las referentes a los tres particulares indicados, las eleve al Gobierno con la súplica de que aquéllas sean traducidas en acuerdos inmediatos, por estimarlo esencial para que la industria hullera pueda defenderse en las críticas circunstancias en que por diversos accidentes está colocada.

Respecto a las demás medidas que se han propuesto y que en parte han sido ya aprobadas por esta sección, entendemos que tampoco constituyen un problema que, como el anterior, puede resolverse por medio de nuevas Comisiones; se avecina un conflicto que ninguna organización puede hacer abortar o solucionar satisfactoriamente, y por esto bastan las medidas mencionadas y los organismos oficiales con que actualmente cuenta el Estado, a quien en último término podrán informar sobre las conclusiones que se propongan a la Superioridad por esta Comisión del Combustible.

Estas medidas son las siguientes:

- 1.º Revisión de las concesiones de depósitos flotantes.
- 2.º Adquisición por la Marina de guerra del carbón español, para el consumo de buques y arsenales.
- 3.º Compensación a la utilización nacional y la explotación de ciertas clases de carbones.



4.º Facilidad y abaratamiento de transportes terrestres y marítimos.

5.º Modificación del artículo 390 del Estatuto Municipal y de las disposiciones correspondientes del Provincial, en armonía con la legislación minera fundamental, que determinan los gravámenes que se pueden imponer sobre la industria minera.

Aisladamente consideradas, ellas no tienen la fuerza de ningún principio salvador para nuestras industrias; pero todas ellas, de un modo conjunto, pueden tonificar y alentar a esa misma industria, contribuyendo poderosamente a su resurgimiento. Por lo mismo, calificamos las conclusiones precedentes de interesantísimas y las consideramos como coadyuvantes de las tres primeras, en las que, a nuestro entender, radica por el momento el alivio y solución del problema hullero.

Hay, por último, otras conclusiones que en realidad, y a pesar de su importancia, hoy por hoy no pueden darnos ninguna solución. Entre ellas mención especial ha de merecer la que tiende a la creación del titulado Consejo Nacional del Combustible.

Las representaciones patronales no pueden aceptar en modo alguno la creación de este organismo, y rotundamente exponen este criterio, oponiéndolo al criterio informador de aquella proposición.

Por tal Consejo se reconocen al Estado facultades expresas para inmiscuirse en esferas donde hasta el día la intangibilidad de las mismas está protegida por las leyes; pero aun prescindiendo de este carácter tan marcadamente intervencionista y tan contradictor del espíritu que ha informado muchas de las conclusiones aprobadas por esta Comisión, la representación patronal estima que la creación de tal entidad por el momento no puede aliviar siquiera la crisis hullera, ni menos remediarla. Esto no implica el que nosotros nos opongamos a su estudio y, si fuera posible, a su discusión; pero nunca en el día ni en el momento. Y la razón es ésta:

Hay un tema en nuestro cuestionario titulado "Estadística y previsión"; a pesar de la ambigüedad del título no es aventurado

presumir que su finalidad tiende o se dirige a que la actual Comisión haga un proyecto o programa articulado de política hullera fundado principalmente en los modernos estudios estadísticos y económicos y en la meditación y nota de cuantos hechos acaecidos en el mundo vienen pesando férreamente sobre la vida y desarrollo de la economía patria.

Para formular ese proyecto o programa, que pudiéramos llamar de política hullera para el porvenir, la representación patronal confiesa que en el día no está preparada porque carece de datos; estima que eso sólo puede hacerse de un modo serio mediante un estudio sereno, meticoloso, en que cada juicio vaya comprobado por la cifra, de la que carecemos; pero ello no implica ni se opone a que con el tiempo se haga, y para colaborar a tal aspiración la Comisión del combustible puede tener la plena seguridad de nuestro asentimiento y ofrecimiento leal. Ahora bien: ¿qué finalidad ha de tener ese estudio, qué orientación se le ha de dar, qué particulares ha de comprender, qué datos han de consultar, con qué organismo tiene que relacionarse para conseguir que la autenticidad de una cifra y número garantice sus deducciones, y qué influencia pueden tener sus peticiones y si se quiere sus ordenamientos?

Cada pregunta viene a encerrar todo un tratado de dinámica económica y social, y en orden a las previsiones no es aventurado suponer que se ha de precisar un largo tiempo si se quiere cumplir fielmente con la finalidad que se busca.

Esto puede ser objeto de una ponencia: esta es nuestra pretensión, y la Comisión del combustible puede designar las representaciones que crea más capacitadas para llevar a cabo este estudio; pero insistiendo siempre en que, por el momento, acariciar la muy lejana esperanza de que con la creación de un Consejo Nacional de Combustible se puede solucionar y resolver la angustiosa situación en que hoy se encuentra la industria hullera española, a nuestro entender no es más que una pura aspiración.

Nosotros creemos que la Comisión cumple fielmente su cometido y lo ha cumplido con toda pulcritud estudiando los temas que

el Gobierno ha sometido a su estudio; pero también afirmamos que si de todo ese conjunto de conclusiones la Comisión no desglosa y destaca la que nosotros hemos puntualizado, reconociéndolas en el lugar preferente que las dejamos asignadas, el problema continuará en pie.

Por eso nuestra propuesta, sintéticamente articulada, precede a lo indicado, y esperamos que la Comisión así lo acordará, reconociendo la realidad del problema y coadyuvando, con los acuerdos que pedimos, a su solución inmediata."

Claramente dejábamos apuntado en esta alegación las síntesis de las siguientes afirmaciones:

1.ª La urgente e inaplazable concesión de aquellas medidas de Gobierno sin las que el problema del día no puede ser solucionado.

2.ª El ofrecimiento de colaborar como nos fuera posible al estudio del problema hullero en su aspecto político, lo que, por la amplitud del asunto, exigía un serio estudio, una previa estadística, un índice de valores y un arsenal documental de que en España se carece, cual lo demostraban algunas de las conclusiones aprobadas, siendo imposible, a nuestro entender, formular un meditado programa de previsiones hulleras mientras la Comisión no contase con todos esos elementos informativos, de los que seriamente no se podía prescindir y menos improvisar.

3.ª La firme creencia de que si las soluciones propuestas por la representación patronal se aplazaban hasta el día que el Consejo proyectado hubiere de funcionar con sus seis meses de gestación y el ilimitado tiempo que después necesitaría para informar y proponer al Gobierno la adopción de las medidas preconizadas como salvadoras de la industrial, tal dilación, de hecho, anularía la efectividad de los remedios aconsejados, pues la situación, no sólo a juicio de la representación patronal, sino al unánime de todos los Vocales, no permitía aceptar ningún compás de espera.

4.ª El convencimiento de que nuevamente se intentara crear otro organismo para estudiar por centésima vez este problema hullero, en el que, a juicio de los representantes patronales, ni caben soluciones nuevas ni orientaciones distintas a las que constantemente se han propuesto por cuantos han meditado sobre estos

asuntos, máxime si no se olvida que la realidad no suele hermanarse con las bellas utopías de aquellos poetas hulleros a los que en ocasión parecida aludía el insigne Adaro.

Y por si lo dicho fuera poco, las representaciones patronales, que constantemente habían venido defendiendo, a veces con tenaz y pesada argumentación, la conveniencia nacional de que los Ingenieros de Minas y los organismos que éstos integran, fueran los encargados de informar, aconsejar o proponer lo que, a su juicio, el Estado debiera resolver sobre las peticiones o propuestas que los productores hulleros tenían formuladas o podían formular, sin que tal tendencia u orientación fuese recogida por la Comisión, los representantes patronales temieron que, con el organismo proyectado, se limitase o desplazase la intervención acertadísima que los técnicos referidos tienen y tuvieron en los asuntos hulleros, sustituyéndola por la de otros asesores, que aun llenos de fe y de prestigio al intervenir en el complicado mecanismo de la industria hullera—ajeno a la esencia de su profesión—, fácilmente, por el ímpetu generoso de su construcción imaginativa, abordaran, más que el especialísimo tema hullero, el amplio problema del resurgimiento nacional, volcando en ese Consejo Nacional del Combustible planes, iniciativas, estudios, proyectos, todo lo deslumbradores que se quiera, pero ajenos por completo a lo que la Comisión del Combustible buscaba, que no era más que la posible solución de la crisis.

Y claro es que, careciendo de fe en el proyectado Consejo y viendo en perspectiva otro compás de espera, y otra nueva Comisión, y otro nuevo estudio, y otras ofuscadoras aplicaciones de la plantilla milagrosa, con la que se trazarían magníficos proyectos, pero con la que no podía solucionarse el actual conflicto, porque el aplazamiento implicaba la muerte, las representaciones patronales adoptaron el acuerdo de retirarse de la Comisión, y así lo efectuaron, poniendo el hecho en conocimiento, tanto del Gobierno como de la Hullera Nacional, a cuyos consejeros se remitió la siguiente nota:

“Las representaciones patronales, de conformidad con lo acordado por el Consejo que esta Hullera Nacional celebró en 5 de

los corrientes, presentaron, en contraposición al Proyecto de la Comisión delegada del Gobierno, por el que se proponía la creación de un organismo denominado Consejo Nacional del Combustible, las bases o puntos que, a su juicio, si no daban una solución total al problema hullero, por lo menos se estimaban como elementos bastantes para remediar o aliviar la crisis por que atravesara dicha industria.

Se recogieron en estas bases las pretensiones tantas veces articuladas y tan sobradamente defendidas en los distintos Congresos y Asambleas, clasificándose: primero, en medidas de carácter urgente e imperiosas, de realización inmediata; segundo, medidas coadyuvantes y fortificadoras de las primeras.

Afirmábamos que para llevar a cabo estas medidas no se necesitaba ningún organismo, y, por lo tanto, nos oponíamos a que se crease el proyectado por la Comisión delegada.

Para la mejor exposición de estos antecedentes, tenemos el honor de acompañar copias de las bases objeto de la discusión y estudio dedicado a las mismas por la Comisión del Combustible en su sesión de esta fecha.

Todas las representaciones que integran esta Comisión, después de manifestar lo que creyeron oportuno, coincidieron en defender la creación del repetido Consejo Nacional del Combustible, con preferencia a cualquier otra solución. Los argumentos aducidos en pro del proyecto se redujeron sintéticamente a sostener que la industria hullera no puede vivir al margen del Estado; que éste ha de intervenir en la marcha o vida de aquélla, y que en tanto se podrán hacer concesiones a los hulleros en cuanto éstos acepten aquella creación, a fin de que el Estado tenga una garantía y pueda desenvolver todo un programa de política hullera, que sin el Consejo propugnado no puede tener eficacia.

Fueron impugnadas tales aseveraciones en la forma y modo que creíamos oportuno, y después de una larga deliberación, las conclusiones formuladas por esta representación patronal, se pusieron a votación.

Para rechazarlas, los distintos componentes de la Comisión del Combustible manifestaron que únicamente las votarían en tanto



que se condicionasen y ampliases, pero siempre sobre la base de que a ellas precedería la creación del Consejo referido.

Tal proposición fué rechazada por la representación patronal, y sometido el asunto a votación, las conclusiones indicadas sólo fueron sostenidas por nuestros votos, en contra de los votos de los demás individuos de la Comisión del Combustible.

En vista de ello, convertimos aquella proposición en voto particular, que corrió la misma suerte en la votación a que dió lugar.

El señor presidente, en este punto, indicó que había llegado el momento de poner a votación el proyecto referente a la constitución del Consejo Nacional del Combustible, por estimar el asunto suficientemente discutido.

La representación patronal pidió la palabra para hacer constar que, después de haber consultado con sus representados y de estudiar las opiniones unánimes que emitieron sobre el particular que en el momento se discute, rechaza unánimemente la creación del organismo expresado, que tiende de un modo directo a inmiscuirse en determinadas esferas que hasta la fecha han sido intangibles, todo lo que encierra una discrepancia doctrinal rotunda y manifiesta; por lo que, percatándose de la gravedad que encierra el asunto, se ven obligados a retirarse de esta Comisión, a fin de no prestar con su presencia asentimiento de ningún género a la propuesta que motiva esta resolución.

Se rogó a los representantes de los patronos que meditasen sobre el alcance y trascendencia del paso que daban, y la representación patronal insistió en sus puntos de vista, dando por terminada su misión con la retirada que seguidamente llevaron a efecto.

Al adoptar esta determinación, seguimos escrupulosamente el mandato imperativo que recibimos en el Consejo del día 5 del corriente, y para dar cuenta de todo lo sucedido en ese día, nos apresuramos a remitir a todos nuestros consejeros la adjunta nota, a la que se acompaña la copia de la ponencia a que antes nos referimos. Madrid, 26 de junio de 1925.—Hullera Nacional.—*Matías Ibrán*, director."

El Consejo, recibida la comunicación precedente, acordó citar con urgencia a una reunión, que se celebró el día 30 de junio, y



en la que, después de estudiar con todo cuidado el asunto, por unanimidad se acordó aprobar la conducta de los representantes patronales y elevar al Gobierno una exposición, en la que, ratificando los puntos de vista expuestos por la representación patronal, se hiciese constar que todos los asociados de la Hullera Nacional aprobaban dicha actitud, haciéndose solidarios de la retirada que aquéllos efectuaron de la Comisión del Combustible y volviendo a plantear al Gobierno la situación de la industria hullera y las medidas perentorias que, a su juicio, debieran utilizarse para evitar el daño que por diversas causas estaba sufriendo.

La Dirección de la Hullera Nacional, cumpliendo el acuerdo adoptado, redactó la correspondiente exposición, que, suscrita por los consejeros residentes en Madrid, se elevó al Gobierno de Su Majestad.

El documento era el siguiente:

“Excelentísimo señor: La Hullera Nacional, Asociación creada hace más de veinte años para el fomento y desarrollo de la industria de carbones españoles, se rige actualmente por los Estatutos que nuevamente tenemos el honor de remitir a V. E., y está integrada por la mayor parte de los productores, como lo demuestra el hecho de que la producción de carbón de sus asociados en el último año excedió de 5.200.000 toneladas, lo que representa el 85 por 100 de la total, deducida la parte que corresponda a las explotaciones de las Compañías ferroviarias que realizan su propio consumo.

En la sesión celebrada en el día de ayer por su Junta directiva, expresamente convocada para conocer la actuación de los representantes hulleros en la Sección B de la Comisión de Combustibles, se ha considerado con la mayor atención y cuidado cuanto se relaciona con el estado actual del problema planteado con motivo de la discrepancia surgida en dicha Comisión por la propuesta de la representación del Gobierno, relativa a la creación de un Consejo Nacional Hullero, al cual había de subordinarse la aprobación de proposiciones que la representación patronal consideraba indispensables para evitar la inmediata y total ruina de la industria hullera.

A tres se han reducido las disposiciones que se solicitan para que las explotaciones mineras puedan desarrollarse con alguna normalidad, aunque sin beneficio alguno para los productores.

La primera afecta directamente al coste de producción, y se refiere a la extensión de la jornada útil en las minas. Está bien justificada, si se tiene en cuenta que la duración de la jornada minera en el interior de las minas de carbón es inferior a la que rige en las demás naciones y constituye una excepción dentro de la misma minería española.

La segunda es expresiva de la legítima aspiración de los hulle-ros a que se cumplan las leyes de protección a la industria, en cuanto al consumo del carbón nacional se refiere, y es motivada por la resistencia a que su cumplimiento se ofrece con bastante generalidad.

La tercera se contrae en el momento presente a la limitación de la importación de carbón extranjero, reduciendo éste a las 750.000 toneladas al año convenidas con Inglaterra a derecho reducido, en tanto no se eleve el Arancel vigente en la cuantía debida y en relación ponderada con los derechos con que están protegidos los demás productos nacionales. Es tan notorio y de tal gravedad el perjuicio inferido a la producción hullaera por este concepto, que por sí solo justifica esta medida reparadora; y de tal modo ha sido siempre reconocido por los Poderes públicos, que simultáneamente a esta concesión a Inglaterra, hubo de ofrecerse y concederse una prima compensadora a los carbones de producción nacional.

Esta prima ha desaparecido hace cerca de dos años, y no han sido todavía satisfechas las devengadas en el último trimestre de 1923, a cuyo pago están subordinados determinados auxilios a los obreros. Desde aquella fecha, está en estudio el problema hullaero, sin ninguna resolución favorable; y entre tanto, los productores, haciendo toda clase de sacrificios, dándose cuenta de las extraordinarias circunstancias por que atraviesa el país, con patriotismo no por todos reconocido, han agotado su resistencia, comprometiendo, los más, gravemente sus capitales.

El momento es culminante, y por ello los hulleros españoles

demandan con el mayor anhelo una solución razonable, no en beneficio propio, al que tendrían derecho y el cual no defienden ahora, sino en el del interés nacional, si a éste importa no desaparezca esta fuente de riqueza, por constituir, como nosotros creemos, el más firme puntal de la economía y de la independencia patria. Si, por el contrario, interesa más al país obtener de momento combustible barato a favor de la situación actual de sobreproducción mundial, ciérrense las minas que no puedan soportar la competencia extranjera, y el equilibrio sobrevendrá automáticamente, con todas sus consecuencias.

Y cuando, aparte de los perjuicios que se derivan del mayor desequilibrio de la balanza comercial, que produciría el aumento de las importaciones, surja el más pequeño conflicto internacional, el país se encontrará sin defensa alguna, porque las minas de carbón no constituyen manantial de reserva en tanto no se trabajen con ahinco, y una vez abandonadas no pueden reconquistarse sin contar con el factor tiempo en gran escala y la inversión de grandes capitales que, en definitiva, determinan el valor real de estos difíciles yacimientos.

Interesa mucho hacer constar que las inmediatas soluciones que se proponen constituyen únicamente remedio perentorio, que es indispensable aplicar para conjurar de momento la gravísima y agudizada crisis hullera; que no entrañan sacrificio alguno para el Estado y que no constituyen beneficio positivo para el productor. Tienden a facilitar y robustecer el consumo de carbón nacional, a dar la natural salida a la producción; y habiendo hecho los productores españoles toda clase de esfuerzos para ello, se consideran autorizados para tan modesta demanda, tanto más cuanto que han anticipado toda suerte de sacrificios, invirtiendo en instalaciones y mejoras cuantos recursos pudieron disponer y organizando sus explotaciones por todos los medios que estuvieron a su alcance, hasta conseguir, dentro de las condiciones en que se mueven y que la naturaleza de los yacimientos permite, el coste más reducido posible, como lo demuestra la comparación con el que otras naciones más privilegiadas obtienen en la explotación de estos combustibles.

La representación patronal en la citada Comisión del Combust-

tible se ha visto obligada, por mandato imperativo de sus representantes, a retirarse de la Sección, para no significar su asentimiento en forma alguna a la proposición puesta a debate por la representación del Gobierno sobre la creación de un Consejo Nacional, y su juicio se ha manifestado unánime de nuevo en el sen-

Acerca de este extremo ya se había pronunciado la Hullera Nacional, y su juicio se ha manifestado unánime de nuevo en el sentido de que no puede resolverse de ese modo un problema cuya solución con tanta agudeza se siente, y que doctrinalmente se oponen al concepto genérico que de la propiedad, en sus relaciones con el Estado, tienen los productores españoles, y al principio económico de que las minas, y en general todas las industrias, deben ser regidas y administradas con toda libertad por los directamente interesados en su beneficio, de modo que no quede disminuía la iniciativa particular, base indiscutible del desarrollo y progreso de toda empresa, cualquiera que sea su naturaleza.

Estas meditadas consideraciones están encaminadas a llevar al ánimo de V. E. el convencimiento que tenemos, por todas las razones expuestas, de que es urgente, de que es inaplazable la adopción de las medidas propuestas para salvar a la producción carbonera y dar tiempo a que puedan estudiarse con alguna calma las demás conclusiones que en Asambleas y Congresos, amplios y luminosos informes de Delegaciones especiales, Conferencia Nacional de la Minería, se han propuesto, y de las que por la misma Comisión del Combustible, que con tanto celo y competencia viene actuando, han de someterse a la consideración del Gobierno.

Por todo lo cual, con el mayor respeto y consideración, ésta Asociación eleva a V. E. el presente escrito, en la seguridad de que su superior conocimiento apreciará la importancia y elevado espíritu que le informa, el cual es expresión del leal sentir de los exponentes.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 1.º de julio de 1925."

La Hullera Nacional, en el día sólo conoce que el documento preinserto ha sido remitido a informe de los Centros asesores, sin que hasta la fecha se hayan acogido o rechazado las súplicas que en el mismo se formulaban.

Retirada la representación patronal de la Comisión del Combustible, ésta continuó sus deliberaciones, y con referencia al punto concreto del Consejo proyectado, sustituyó la conclusión que hemos transcrito y comentado en páginas anteriores por la siguiente:

"Para planear y practicar la defensa de nuestra industria actual y guiar su transformación, es indispensable constituir cuidadosamente un organismo que, respetando a las esferas de competencia de los existentes, se concentre expresamente en el régimen de combustibles, problema que ya se ha hecho extraordinario en extensión y complejidad.

"La inmediata creación de este organismo no es una dilatoria, sino un resolutivo, puesto que puede y debe tener, como algunos otros ya los tienen, plazos taxativos para sus fórmulas de solución.

"El organismo podrá denominarse Consejo Nacional de Combustibles, y deberá ser integrado por un número reducido de miembros, estando en él proporcionalmente representados el Estado, los elementos productores y los consumidores, habiendo también un representante de las clases obreras."

En esta forma, tan radicalmente distinta de la que primeramente se proponía, fué votada la creación del Consejo.

Al condensar los votantes el espíritu y actuación de ese organismo en los escuetos términos en que aparece redactada la conclusión transcrita, sin duda alguna debieron tener aquéllos muy presente que en el proyecto primeramente presentado, y que originó la retirada de las representaciones patronales, se recogían orientaciones, intervenciones y finalidades que por su complejidad y racional impugnación no podían proponerse al Gobierno. Y decimos esto, porque entre ambas conclusiones existen diferencias tan esenciales que, en realidad, el Consejo Superior del Combustible, tan minuciosamente articulado en aquel primer proyecto y tan pleno de facultades, ha quedado, reducido por la nueva redacción, a un organismo más, cuya finalidad, soberanía, atribuciones, etc., etc., por el momento no son conocidas.

Seguramente se necesitará designar otra nueva Comisión para darle la vida orgánica y substantiva de que hasta la fecha carece.



La Comisión del Combustible también reconoció en una de sus últimas sesiones que “en el régimen actual es insuficiente el derecho arancelario que se aplica a los carbones, y que debe ser elevado”.

La Comisión estimó que para esto se requiere el “previo estudio que a tal fin realice el organismo competente”.

Mas como esta entidad no existe, puesto que si fuere el Consejo Nacional de la Economía, o la Subdirección de Minas, u otro análogo, a éstos hubiera aludido la conclusión, el aplazamiento del remedio propuesto y supeditado al estudio que hiciere el competente organismo suponía una inversión de tiempo reñida con “la situación que atraviesa ahora la industria extractiva de hullas, que es angustiosa”; por lo que la Comisión considera de urgente necesidad que el Estado adopte medidas apremiantes que la remedie o, por lo menos, que la atenúe dentro de la posible (cual reconoce en la conclusión del tema séptimo); aquélla acordó “que se otorgue a los productos de carbón una compensación equivalente a la diferencia de 3,50 pesetas oro que existe entre el importe de 7,50 establecido en la segunda columna del Arancel y las cuatro pesetas de derechos reducidos para la cantidad de hulla que se importe por cima de las 750.000 del convenio comercial con Inglaterra”.

Para su distribución, la Comisión propuso que “tal compensación se repartirá entre los productores de hullas nacionales, a prorrata del carbón vendido durante cada mes, en forma análoga a como se ha hecho el reparto de las primas concedidas por Real decreto”.

No sabemos la suerte reservada a esta conclusión, y sólo nos consta que en el día en que se redactan estas notas el Gobierno no ha dado aún la orden para pagar el importe de las primas atrasadas, y que se adeudan a los productores de carbón, a pesar de serles debidas, haber reconocido el Consejo de Estado que su pago es legítimo, y estar consignadas en presupuesto, antecedentes que, sin entrañar ningún pesimismo, nos obligan a ser muy discretos en el elogio que cortésmente dedicamos a la conclusión transcrita.

Finalmente, para conocer con todo detalle los demás temas y asuntos tratados por la Comisión del Combustible, transcribimos



a continuación las conclusiones aprobadas y redactadas de modo definitivo por su sección B, a reserva de lo que acuerde el pleno de la Comisión.

## SECCION B

### CONCLUSIONES DEFINITIVAS

#### TEMA PRIMERO

##### COSTE DE LA MANO DE OBRA

A) Para acrecer el efecto útil y mejorar los precios de resultados del carbón a bocamina, se regulará en lo sucesivo la jornada de las minas en forma que no resulte inferior a la vigente en las naciones competidoras en el mercado español de combustibles.

Voto particular del vocal Sr. Llaneza.

B) Es indispensable proceder a la mecanización ordenada de los servicios de las minas de combustibles, de una manera metódica y sucesiva.

C) El Estado facilitará los recursos para los planes de mecanización oficialmente aprobados, en la forma que en otras conclusiones se detallará.

#### TEMA II

##### FOMENTO DE LOS MODERNOS PROCEDIMIENTOS

##### DE EXPLOTACIÓN INTENSIVA

CH) Para todo plan de intensificación de producción en las minas de carbón donde se introduzcan medios mecánicos de arranque y transporte y procedimientos perfeccionados de tratamiento de los carbones, previos los informes necesarios, el Estado otorgará franquicia arancelaria para la maquinaria introducida y que no se produzca en el país por entidades nacionales; y esta protección se concederá a las Empresas que cumplan, en cuanto a su constitución orgánica, con las condiciones establecidas en las disposiciones dadas para proteger a la industria nacional.

D) A las Empresas que por las mejoras introducidas en las instalaciones o por la mayor perfección de los procedimientos utilizados logren un momento determinado del efecto útil medio por jornada y obrero, concederá el Estado especiales beneficios, que se determinarán en otra conclusión.

E) El Estado estimulará el concierto entre las diversas explotaciones mediante disposiciones que faciliten la agrupación de minas, cuando sea conveniente, a fin de obtener mayor rendimiento.

### TEMA III

#### MEJORAS DE UTILIZACIÓN

F) Adaptación de los aparatos de utilización de los carbones a los tipos ya clasificados de la producción española, especial e inexcusablemente en los servicios nacionales.

G) Fomento y protección, con arreglo a las leyes de defensa de la producción, de todas aquellas industrias que aprovechan carbones de calidades inferiores.

H) El Estado concederá el máximo de protección a las industrias dedicadas a completar la utilización de los combustibles naturales. No se expresa la preferencia que a cada una de estas industrias corresponde, y únicamente se designa, por orden de urgencia, a los tres grandes grupos siguientes:

Supercentrales, especialmente las alimentadas con carbón pulverizado.

Obtención de combustibles líquidos.

Industrias transformadoras, prefiriéndose las de grado de transformación más avanzado y cuyos productos tengan la mayor densidad económica y la protección arancelaria más baja.

F) El Estado organizará, con sus elementos actuales y con otros nuevos, laboratorios oficiales provistos de medios de investigación que permitan estudiar los problemas técnicos relacionados con la completa y mejor utilización de los combustibles naturales, dando urgencia a la obtención de coques, especialmente metalúrgicos, los aprovechamientos colectivos en las actuales fá-

bricas de gas y hornos de cok y el aumento de rendimiento de los hornos en general.

Estos laboratorios se podrán utilizar por los particulares que deseen efectuar trabajos de investigación por sí mismos, mediante el pago de tarifas muy reducidas, que equivalgan a las materias consumidas y al desgaste de aparatos.

J) El Estado dispondrá que en sus dependencias y en los servicios públicos se limite el consumo de combustibles crudos a los casos en que aquéllos no puedan sustituirse.

En las dependencias y servicios públicos, como transportes marítimos y terrestres, etc., en que sea posible, se experimentarán diversas clases de combustibles, de distintos tamaños y procedencias, efectuando mezclas, observando y midiendo los resultados obtenidos, de modo que en el estudio comparado de ellos pueda fundarse un mejoramiento sistemático de la utilización.

K) Para que los consumidores, al elegir libremente las calidades y procedencias, puedan proceder con acierto, el Estado publicará oficialmente las características de los combustibles de cada mina, juntamente con su capacidad de producción, y cuantos datos, ensayos y resultados posea para ilustración general de los interesados.

## TEMA IV

### MODIFICACIONES DE IMPUESTOS Y ARBITRIOS

L) De acuerdo con el criterio establecido en el proyecto de ley de Propiedad minera del año 1919, deberá establecerse un recargo sobre el canon de superficie, relativo a las minas que no entren en actividad después de cierto tiempo, o cuya explotación se paralice por el tiempo que se determine.

Por el contrario, procede reducir proporcionalmente dicho canon para aquellas Empresas que, en virtud de procedimientos de mecanización, de mejor organización interna, logren intensificar el actual efecto útil por obrero y jornal.

LL) No se exigirá la cuota mínima del 3 por 1.000 del im-

puesto de utilidades a las Empresas mineras los años en que no hayan realizado beneficios.

M) Si los recursos del Estado lo consienten, debe suprimirse el impuesto de transportes marítimos para el carbón.

N) Dada la crisis que atraviesa la industria hullera, debiera aceptarse por el Gobierno el principio admitido en la ley de 28 de abril de 1920 y en el proyecto de ley de Propiedad minera de 1919, de que la riqueza minera no puede ser gravada por los organismos locales.

Por esta razón debe suprimirse el recargo sobre el impuesto del 3 por 100 del producto bruto que autoriza el artículo 390 del Estatuto Municipal y, si esto no fuere posible, reducir dicho recargo al tipo máximo del 10 por 100 en las minas de carbón.

Ñ) En cuanto lo consienta la explotación intensiva de los puertos deberá reducirse el arbitrio especial de pesetas 0,40 por tonelada de carbón que ahora se cobra *con destino a las Juntas de Obras de los Puertos*, rebajándose para los carbones nacionales las tarifas actualmente aplicadas en los puertos de descarga.

## TEMA V

### POLÍTICA SOCIAL

O) Necesidad de la promulgación de los Estatutos legales de las Sociedades Cooperativas y Mutualidades de Socorros, en caso de enfermedad, y de activar los trabajos de preparación para implantar el seguro obligatorio contra este riesgo, determinándose la cuantía de las consignaciones que han de hacerse en los presupuestos del Estado, de la Provincia y de los Municipios destinados a subvencionar a las Mutualidades para socorro de enfermos.

P) Autorización de estas Mutualidades, cuando hayan sido legalmente reconocidas, para adquirir la propiedad de farmacias destinadas al servicio de los mutualistas, con la obligación de que estas oficinas estén regentadas por farmacéuticos titulados.

Q) Se designará una Comisión, integrada por representantes

de las Empresas hulleras y de las organizaciones obreras de la misma industria, en cada una de las zonas o regiones mineras, con el fin de estudiar la reorganización de las Cooperativas, Economatos y Mutualidades en ellas existentes, con el propósito de llegar a la fusión u organización concertada de todas las instituciones de una misma región.

Igualmente dictaminará sobre las fórmulas que puedan hacer factible la implantación del salario familiar.

R) Exenciones tributarias en favor de las Cooperativas de consumo legalmente reconocidas, más extensas tales exenciones para las Federaciones de dichos organismos.

RR) Declaración de hallarse sujetas a las obligaciones que determina el artículo 43 de la vigente ley de Casas baratas todos los Ayuntamientos en cuyos términos municipales radiquen explotaciones mineras.

S) Concesión de los beneficios máximos previstos para cada caso en la mencionada ley para las viviendas construídas por Cooperativas en las zonas hulleras destinadas a ser propiedad de sus socios, o por las empresas, con destino a ser habitadas por los obreros.

T) Se gestionará el concurso del Instituto Nacional de Previsión y de sus cajas colaboradoras en donde sea posible, para que hagan anticipos con destino a la construcción de casas baratas en las zonas mineras sobre bases análogas a las acordadas para la provincia de Oviedo, en reunión mixta de patronos, obreros y representaciones de la Comisión técnica oficial y de la Caja Asturiana de Previsión Social, celebrada en el Gobierno civil en 8 de junio de 1924; y donde esta solución no pudiera implantarse, se procurará obtener anticipos de entidades de ahorro y crédito para la construcción de casas baratas de obreros hulleros, con garantía de los terrenos o edificaciones o cualquier otra cosa que convenga.

U) Creación de escuelas de oficios mineros, cuyo funcionamiento y planes de enseñanza procurarán coordinarse con el Estatuto general de enseñanza técnica.

El Estado concederá, además, becas de manutención y estudios a favor de los obreros de las industrias mineras que lleven en ejer-

cicio sin interrupción, por lo menos, cinco años, o de los hijos de obreros que lleven diez años en esta situación.

Estas becas se aplicarán a los estudios oficiales de la profesión de capataz facultativo de minas y fábricas metalúrgicas o de perito industrial, y no serán en número inferior a una por cada 500 obreros.

Los capataces facultativos de minas y fábricas metalúrgicas, o los peritos industriales becarios con buen expediente, podrán disfrutar de una beca por cada 50 titulados, para seguir los estudios de Ingenieros de Minas o de Ingeniero Industrial.

## TEMA VI

### ORGANIZACIÓN DEL COMERCIO INTERIOR

V) De acuerdo con lo aprobado por la Sección E, se procederá a reunir y ordenar los datos técnicos que caracterizan los combustibles de cada concesión minera (materias volátiles, cenizas, inflamabilidad, poder aglutinante, fusibilidad de cenizas, carbono fijo, oxígeno, hidrógeno y azufre que contenga) e igualmente la capacidad de producción de sus lavaderos, etc.

Igualmente se redactará un formulario, al cual deben responder los datos, indicar los procedimientos operatorios que deben seguirse para que exista la debida uniformidad en los resultados, mientras no haya acuerdos internacionales sobre la materia.

X) Se organizarán en los grandes centros de producción, distribución y consumo de combustibles laboratorios químicos, donde, con la tarifa más barata posible, se practiquen los análisis que faciliten el comercio de combustible natural y sus derivados.

Y) En cualquier forma en que se proceda al ordenamiento general de los combustibles sólidos se respetará el principio de libertad de elección por el consumidor de los tipos y procedencia que prefiera para sus necesidades, salvo las conveniencias del interés público.

Z) Que, reconociendo esta Sección la enorme importancia y



trascendencia que encierra para el comercio interior la aplicación de tarifas adecuadas, pida al Gobierno encomiende al Consejo Superior de Ferrocarriles que, con toda urgencia, estudie y ponga en vigor las tarifas más reducidas dentro de los supremos intereses de la vida nacional.

a) Aumento de efectividad de los preceptos legales de protección a la producción nacional de combustibles por la intervención de los productores de un organismo competente.

b) Que se den facilidades para el transporte en vagones de características tipificadas y de propiedad particular, de modo que se fomente su adquisición y empleo.

## TEMA VII

### COMERCIO EXTERIOR Y RÉGIMEN ARANCELARIO

c) Revisión de las concesiones de depósitos flotantes, a fin de comprobar si cumplen con las condiciones legales de sus funcionamiento.

ch) Que los barcos que transporten carbones para los depósitos flotantes hagan su descarga completa en ellos, no pudiendo destinar unas bodegas a pontones y otras a depósitos establecidos en tierra.

d) La Sección reconoce que en el régimen actual es insuficiente el derecho arancelario que se aplica a los carbones y que debe ser elevado, previo el estudio que a tal efecto realice un organismo competente.

e) La Sección B reconoce que la situación que atraviesa ahora la industria extractiva de la hulla es angustiosa, y considera de urgente necesidad que el Estado adopte medidas apremiantes que la remedien o, por lo menos, que la atenúen dentro de lo posible. Entre estas medidas que pudieran concederse, como inmediata aplicación figura la siguiente: En tanto se pueda hacer la revisión arancelaria, que se otorgue a los productores de carbón una compensación equivalente a la diferencia de 3,50 pesetas oro que existe entre el importe de los derechos arancelarios de 7,50 establecidos en la

segunda columna del arancel y las cuatro pesetas de derechos deducidos para la cantidad de hullas que se importen por cima de las 750.000 del convenio comercial concertado con Inglaterra.

Esta compensación se repartirá entre los productores de hullas nacionales, a prorrata del carbón vendido durante cada mes, en forma análoga a como se ha hecho el reparto de las primas concedidas por Real decreto.

f) La industria general de combustibles sólidos debe ser reconocida entre las básicas y como primordial dentro de ellas.

Los importantes progresos industriales de los últimos años fuera de España permiten atenuar nuestra desventaja económica de importadores de combustibles líquidos, si se introduce un nuevo régimen de beneficios y transformación de los carbones nacionales.

El esfuerzo de esta transformación no puede esperarse a tiempo de la iniciativa privada, y para lograrla procede el concurso del Estado en sus mayores grados de eficacia.

Para planear y practicar la defensa de nuestra industria actual y guiar su transformación es indispensable constituir cuidadosamente un organismo que, respetando a las esferas de competencia de los existentes, se concentre expresamente en el régimen de combustibles; problema que ya en sí se ha hecho extraordinario en extensión y complejidad.

La inmediata creación de este organismo no es una dilatoria, sino un resolutivo, puesto que puede y debe tener, como algún otro ya los tienen, plazos taxativos para sus fórmulas de solución.

El organismo podrá denominarse Consejo Nacional del Combustible, y deberá ser integrado por un número reducido de miembros, estando en él proporcionalmente representados el Estado, los elementos productores y los consumidores, habiendo también un representante de las clases obreras.

## TEMAS VIII Y IX

### ESTADÍSTICAS, PREVISIONES Y REFORMAS LEGISLATIVAS

g) Las propuestas de reformas legislativas que traduzcan las conclusiones aprobadas por la Sección B serán formuladas por el Consejo Nacional del Combustible, al cual corresponderá en lo futuro la iniciativa para las modificaciones que hayan de ser introducidas en la legislación de esta materia.

El estudio de las previsiones y preparación de estadísticas en cuestión de carbones quedarán encomendadas al Consejo Nacional del Combustible, que contará al efecto con el concurso de los organismos técnicos ya existentes, respetando su antonomía.

Madrid, a 7 de julio de 1925.

## **UN NUEVO PUERTO FRANCO.--PRODUCCION Y SALARIOS**

Las introducciones de carbón inglés, cada día más intensas, coinciden con la concesión inusitada, con las condiciones de los depósitos flotantes de un muelle franco para carbón en el puerto de Pasajes, necesitando para ello alegar el pretexto de que dicho puerto no tiene cabida para albergar un pontón. Todo ello, unido a la reducción paulatina y constante del consumo de carbón nacional por las industrias protegidas, ocasiona el derrumbamiento de los precios del carbón español y la reducción consiguiente en sus mercados.

La Comisión del Combustible, a propuesta de la representación patronal y por unanimidad, acordó solicitar del Gobierno la suspensión de la Real orden por la que se autorizaba a determinada Sociedad para instalar en el puerto de Pasajes el muelle franco antes referido. No necesitamos exponer a los asociados los motivos en que se fundaba aquella petición, puesto que su misma evidencia lo hace innecesario.

Antes, la Hullera Nacional había elevado al Gobierno idéntica solicitud, y respetuosamente le exponía los graves daños que tal concesión infería a la industria hullera; e igual petición se formuló por los mineros asturianos al presidente de la Comisión del Combustible con motivo de su visita a aquella región.

En virtud de estos requerimientos, se suspendió la Real orden de concesión en tanto no informase sobre el particular el Consejo de la Economía Nacional; pero a instancias de la parte interesada, volvió a ponerse en vigor hasta que recayese acuerdo de dicho Consejo, a pretexto de que pudieran recibir el carbón extranjero ya contratado.

Así las cosas, una de las Sociedades hulleras más importantes,

acude a la Hullera Nacional exponiendo, en síntesis, lo siguiente :

“El Consejo de Administración de esta Sociedad, en su última reunión, ha dedicado preferente atención al estudio de la situación en que se encuentra la industria hullera ante la pérdida de las esperanzas que fundaba en prontas medidas favorecedoras del Gobierno y ante la persistente baja de las cotizaciones de los carbones ingleses. Esta baja, que se ha reflejado inmediatamente, como siempre (agravándose por la contratación de consumo, hasta el punto de desnivelar por modo insostenible la necesaria relación con el precio de coste), ha obligado a nuestro Consejo a reflexionar serenamente sobre la situación que se crea, de tan graves consecuencias para nuestra Sociedad.

Unánimemente ha apreciado nuestro Consejo que frente a esa situación no queda otro remedio que conseguir una reducción en el precio de coste, al igual que se ha hecho ya en Francia y Bélgica, y se hará pronto en Inglaterra. Conocidos por ustedes sobradamente los factores que integran el precio de coste, no necesitamos demostrarles que una reducción apreciable ha de obtenerse precisamente del capítulo de jornales, el más importante; en los demás, nada o muy poco cabe hacer, pues creemos haber llegado, por nuestra experiencia y organización, al límite mínimo posible.

La obtención, pues, de una reducción en el precio de coste va unida, inevitablemente, a una revisión de salarios, y en este punto sería de desear un perfecto acuerdo de los productores para que, sin precipitaciones ni exageraciones, se vaya a resolver esta cuestión con propósito firme y decidido.

Para ello nos permitimos proponer a esa Hullera Nacional que convoque a un Consejo para tratar de la conveniencia de estudiar si, como medida previa a nuestros propósitos, procede poner en conocimiento del Gobierno, de una manera formal y decidida, la necesidad imperiosa en que nos vemos de abordar el problema de la baja de jornales en la cuantía necesaria para que los capitales invertidos en la industria hullera puedan obtener una remuneración justa y equitativa.”

La Hullera Nacional, al conocer el anterior requerimiento, celebró Consejo, y en él, ratificando el acuerdo adoptado en la Junta

general del 8 de junio, por el que se separaba de la esfera propia y lógica de la Hullera todo cuanto se refiriese a su intervención directa en los asuntos de carácter social que pudieran plantearse individualmente a sus asociados, concretando aquella actuación a la de carácter moral que pudiera otorgar a los que requiriesen su concurso sobre aquellos delicados asuntos, acordó solicitar de la Sociedad requirente un prudente aplazamiento para la ejecución de los acuerdos que constan en la nota transcrita, con el objeto de volver a llamar la atención del Gobierno sobre la significación y trascendencia que podrán tener aquellas resoluciones, inevitables en las circunstancias actuales, por las razones tantas veces expuestas.

Y como consecuencia del acuerdo aludido, la Hullera Nacional redactó y elevó al Presidente del Directorio Militar la siguiente

#### EXPOSICIÓN

“Excelentísimo señor: Nuevamente y como ineludible consecuencia del constante decaimiento del precio en el mercado nacional de nuestros carbones, producido por la fuerte y progresiva competencia extranjera, la Hullera Nacional se ve en la imperiosa necesidad de acudir al Gobierno de S. M. para exponerle, no la situación general de nuestra industria—pues tal realidad, a más de ser conocida por V. E. ya la recogíamos en nuestro mensaje recientemente elevado a ese Gobierno—, sino las invencibles dificultades que, por los motivos antedichos, se están produciendo en la vida económica de Empresas importantísimas, a las que la realidad plantea el dilema de limitar sus explotaciones, paralizando los trabajos en una gran parte, o de proponer de un modo serio y definitivo el aumento del horario, para conseguir, con los actuales jornales, una mayor producción que les compense de las pérdidas efectivas y comprobadas que vienen sufriendo.

Este es el asunto: la solución primera ha de traer como efecto inmediato la reducción de un gran sector de la población obrera; la segunda, ha de requerir delicadas gestiones, por la naturaleza



excepcional y sin analogía del régimen del trabajo español comparado con el del resto del mundo.

Preveímos, excelentísimo señor, que esta situación había de plantearse, tarde o temprano, y para evitarla, día tras día—bien pudiéramos decir que año tras año—, hemos venido pidiendo la adopción de aquellas medidas con las que, a nuestro entender, aun dada la agudización del problema, se podía evitar las peligrosas oscilaciones que en el nivel económico nacional pueden ocasionar las resoluciones de las Sociedades que, impelidas por la fuerza de los hechos, hoy se ven obligadas a buscar su defensa en la forma que escuetamente dejamos indicada.

No queremos en modo alguno que, contra nuestra sincera intención, pueda ver el Gobierno ni la más leve descortesía si afirmamos que—bien sea por la complejidad de otros problemas, o quizá porque el máximo y superior criterio de V. E. no coincide con el nuestro—es lo cierto que hasta el día nada se nos ha podido conceder de cuanto tenemos pedido, a pesar del solvente aval otorgado a nuestras solicitudes por los publicistas, técnicos, organismos oficiales, Asambleas mineras y por las mismas Comisiones a las que este Gobierno encomendó el estudio de nuestra crisis, todos los cuales, con rara unanimidad, han reconocido la inaplazable necesidad de remediarla de modo rápido y decidido, si no se quiere contemplar el derrumbamiento inmediato de una de las principales riquezas españolas.

Mas con tan valiosos dictámenes y concluyentes afirmaciones, plenamente hermanadas con la realidad, el tiempo ha pasado veloz, sin que llegasen a encarnar en la *Gaceta* los remedios propuestos por los técnicos, Asambleas y Comisiones, y aun aquellos que sin rozar en lo más mínimo los pactos internacionales y sin exigir la más leve ni previa modificación de nuestro sistema arancelario y legista, esperábamos que nos otorgaran como temporales, pero salvadoras medidas, cuales eran—entre otras—la de la limitación de la importación de carbones extranjeros y la de la efectividad del consumo de nuestros combustibles en las industrias protegidas por el Estado, tampoco se pudieron lograr, dándose en estos mismos días el caso bien expresivo de que, mientras las Empresas hulleras desfallecen por la carencia del mercado, éste va siendo absorbido

por el extranjero, del que se surten casi íntegramente las entidades más fuertes, que se comprometieron a quemar combustible español para conseguir—como industrias protegidas—los cuantiosos créditos avalados por el Estado y sin los cuales aquéllas no hubieran sido implantadas.

Nuestra desesperanza ante estas realidades, sólo pecando de insinceros la podríamos ocultar, y ella nos obliga a expresarnos con claridad diáfana, por si ante los hechos expuestos el Gobierno cree llegado el momento de intervenir en este problema, en el que se debate, no el interés de clase ni el accidente propio de toda industria, sino el supremo interés nacional.

Por ello este Gobierno ha solicitado informes minuciosos y estudios prolijos, en los que nos consta que se recoge la realidad del problema y se da la nota aguda de su gravedad.

A los patronos mineros les repugna todo gesto o actitud que, por implicar arrogancia, contradiga su ideología y conducta inverterada, siempre dirigida a colaborar y facilitar la labor del Gobierno, encaminadas a la obtención de su resurgimiento industrial, y para esto han venido mejorando de modo patente sus explotaciones, sin pedir al Estado ninguna cantidad, pero rogando a éste que, por lo menos, les permita vivir. Y para conseguirlo, como en sus manos no radicaba ni radica la potestad de dictar leyes prohibitivas de importaciones de los combustibles extranjeros, que día tras día inundan nuestros mercados, ni la facultad de reformar los arbitrios progresivos que estrangulan a la industria, ni el poder coercitivo para hacer eficaces las leyes que estableciesen el consumo obligatorio del carbón español allí donde proceda, es natural, excelentísimo señor, que aquéllos, convencidos de la gravedad de su situación, utilicen los únicos remedios que tengan a su alcance y reduzcan sus gastos cuantiosos, eliminando gran número de su personal o planteando a éste la aceptación de una jornada minera útil que no sea menor a la establecida en otros países de privilegiada situación, remedio de tal virtualidad, que en el mundo hullero ya se ha implantado o se pretende implantar, porque representando la mano de obra un 60 por 100 del coste, a los fines del problema económico es definitiva la diferencia en la longitud de la jornada.

Y a pesar de ello, hace mucho tiempo, excelentísimo señor, que hemos venido aplazando esa radical medida, que quizá no será aceptada fácilmente por aquellos a quienes afecte de modo directo, originando su implantación incidentes que pudieran complicar el ritmo apagado e intermitente de la actual vida hullera.

Sólo por esas razones elevadas, a las que ni siquiera matiza el legítimo e indiscutible interés de Empresas, la Hullera Nacional al conocer oficialmente los propósitos de Sociedades importantísimas encaminados a llevar a la práctica las medidas predichas—que seguramente serán secundadas por otras Empresas—, les pidió, y le fué otorgado, un prudente aplazamiento para la ejecución de sus acuerdos, por si, acudiendo nuevamente al Gobierno de S. M., podía conseguir de éste la concesión de las soluciones mínimas que al mismo ya hemos propuesto, relacionadas con la limitación de la importación del carbón extranjero, con el consumo de carbón nacional en las industrias españolas protegidas y con la adquisición de carbón español para la Marina de guerra, con lo que, provisoriamente, se podrá esperar sin agobios ni incidentes las resoluciones definitivas que el Gobierno pueda dar a nuestro latente y agudizado problema.

Así se acordó, excelentísimo señor, en el Consejo que esta Hullera Nacional ha celebrado en el día de hoy, y los que suscriben, en nombre de todos los asociados y en el propio, llevándolo a efecto, suplican a V. E. se digne admitir la presente exposición y resolverla con la urgencia compatible con los demás asuntos trascendentes que requieren la atención de V. E., a fin de evitar la esquinada y áspera complicación que se produciría en las explotaciones hulleras si éstos se vieran obligados a plantear el dilema que dejamos expuesto.

Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 14 de julio de 1925.—Excmo. Sr.”

La exposición preinserta se entregó en la Presidencia del Directorio Militar con fecha 14 de julio; posteriormente, hemos tenido conocimiento extraoficial de que de la misma se dió traslado a la Comisión del Combustible, para su informe.

## **ULTIMA REALIDAD**

---

Planteado en aquellos días el conflicto hullero en Inglaterra, con motivo de la denuncia del pacto que venía regulando las relaciones de trabajo entre patronos y obreros para la fijación de jornales, era natural seguir con gran atención el desarrollo de aquella incidencia para adoptar las oportunas determinaciones, ya que la solución que en aquel país se adoptase había de influir poderosamente en su mercado de carbones, alterando de modo profundo las condiciones en que aquél venía desarrollándose.

No se dilató la resolución de aquel conflicto, ya conocida de todos, con la intervención del Gobierno inglés, que acordó conceder por un año un apoyo económico a las Empresas productoras, con el que se garantizan, a los obreros la percepción de un jornal mínimo, y a los patronos un beneficio determinado. Este auxilio, variable con las condiciones del mercado, se cifra, como mínimo, en 10 millones de libras.

El efecto inmediato de este auxilio ha de ser forzosamente un aumento de producción y una baja de precio para la exportación, que ha de nutrir con los mayores sobrantes.

Si a esto se une la coincidencia de la crisis hullera de Alemania, que se produce en términos alarmantes y que motiva la introducción en España de voluminosos tonelajes, la agravación del problema hullero español llega a los más agudos términos y, de no atajarse esta corriente inmigratoria, en día muy cercano será impo-

sible colocar un solo grano de carbón español en todo nuestro litoral, de donde vamos siendo desplazados por el extranjero.

Ante esta realidad, que principalmente afecta a la cuenca de Asturias, la Patronal de Mineros Asturianos se dirigió inmediatamente al Gobierno en súplica de que, con la mayor urgencia, se limitase la introducción de carbón, único medio de evitar el cierre de la mayoría de las minas, por falta de mercado.

El Gobierno acordó convocar de nuevo a la Comisión del Combustible para que conociese de este asunto concreto, y reunida ésta en 13 de los <sup>de los</sup> corrientes, con asistencia de una representación hullera expresamente invitada, no pudo llegar a un acuerdo sobre la pretensión mínima de limitación de la importación, punto único y esencial sobre el que había de discurrir, suscitándose de nuevo el pleito de la creación del Consejo Nacional del Combustible con el mismo ardimiento del día en que tal tema se puso a discusión y resultando completamente estéril la reunión indicada.

Mientras tanto, los carbones ingleses y alemanes siguen llegando a nuestros puertos, y los carbones españoles, que llenan las plazas de nuestras minas, carecen de mercado.

Esa es la última realidad.